МОРСКІЯ ЗАПИСКИ.

THE NAVAL RECORDS.

Томъ V, № 3. Volume V, № 3.



Изданіе Общества
бывшихъ Русскихъ Морскихъ
Офицеровъ въ Америкѣ, Инк.
Нью-Іоркъ.

Published by
the Association of Former
Russian Naval Officers
in America, Inc.
New York.

1947

МОРСКІЯ ЗАПИСКИ.	THE NAVAL RECORDS
Издаваемыя О-мъ б. Русскихъ Морскихъ Офицеровъ въ Америкѣ.	Published by the Association of Former Russian Naval Officers in America, Inc.
Подъ редакціей Ст. Лейт. Бар. Г. Н. Таубе,	G. N. Taube, Editor.
465 Лексингтонъ авеню Нью Іоркъ, С.Ш.А.	465 Lexington Avenue, New York 17, N. Y., U.S.A.

Vol. V. № 3. Price $1 a copy. September, 1947.

Содержаніе: / **Contents:**

ИЗДАНІЯ ИСТОРИЧЕСКОЙ КОМИССІИ О-ВА

имѣющіяся на складѣ для продажи:

1) **«Морскія Записки»,** томъ I, 1943 г. Цѣна съ пересылкой $4.00 (осталось лишь нѣсколько годовыхъ комплектовъ).

2) **«Морскія Записки»,** томъ II, 1944 г. Цѣна съ пересылкой $4.00.

3) **«Морскія Записки»,** томъ III, 1945 г. Цѣна съ пересылкой $4.00.

4) **«Морскія Записки»,** томъ IV, 1946 г. Цѣна съ пересылкой $4.00.

5) **Юбилейный выпускъ.** Къ 20-тилѣтію О-ва бывш. Русскихъ Морскихъ Офицеровъ въ Америкѣ Инк. (1923-1943 г.). Цѣна съ пересылкой $1.35 с. 80 стр.

6) **Морской Корпусъ за четверть вѣка. A. Tarsaidze.** 1901-1925 гг. Цѣна $1.50 с. съ пересылкой.

7) **Описаніе дѣйствій Гвардейскаго Экипажа** на сушѣ и на морѣ въ войну 1914-1917 гг. Ст. Лейт. Бар. Г. Н. Таубе. 35 стр. Цѣна $50 с. съ пересылкой.

8) **«Три Адмирала».** Н. А. и Н. Н. Епанчины. Изъ семейной хроники 1787-1913. 95 стр. Нью Іоркъ, 1946. Цѣна $.1.50 безъ пересылки. 9 фотографій, относящихся къ книгѣ «Три Адмирала» можно выписать за 1 долларъ.

9) **«...И только тогда наступилъ миръ...» Леонид Селезневъ-Скибъ.** Нью Іоркъ 1947. 87 стр. Цѣна съ пересылкой $1.50.

Д. Ѳедотовъ Уайтъ.

РУССКОЕ ВОЕННОЕ СУДОСТРОЕНІЕ

ВЪ КОНЦѢ XVIII И НАЧАЛѢ XIX ВѢКОВЪ

(Продолженіе)

Методы постройки и рабочая сила.

Здѣсь наталкиваемся на совершенно поразительныя явленія. Все тотъ же наблюдательный и напористый графъ Воронцовъ писалъ въ 1798 г.: «когда таковые корабли вводятъ для починки въ доки, то при осмотрѣ находятъ, что болты употребляемые для скрѣпленія вмѣсто того, чтобы проходить на сквозь, доходятъ токмо до половины брусьевъ, и потомъ какъ то ихъ залаживаютъ такъ, что съ перваго взгляда кажется все сдѣлано по надлежащему, но во время качки таковыя скрѣпленія ни къ чему не служатъ; но сіе видно происходитъ... отъ того что за укрѣпленіемъ нѣтъ лучшаго присмотра» [32]).

О кораблѣ **Елизавета,** в.-а. М. К. Макаровъ писалъ, что корабль «совсѣмъ разсыпался, такъ что принуждены были ввесть въ докъ по причинѣ недостаточныхъ и худыхъ укрѣпленій, а притомъ и не таковыми боутами, каковые должны быть». [33])

Въ 1799 г. графъ Воронцовъ писалъ Кушелеву: «со всякимъ желаніемъ здѣшняго адмиралтейства, чтобы оные [КОРАБЛИ] починить хорошенько, нѣтъ способу ни возможности удержать бревна вмѣстѣ» [34]).

Талантливый (и откровенный) корабельный мастеръ Курочкинъ доноситъ изъ Архангельска въ 1804 г.: «въ тамошнемъ адмиралтействѣ особенно пріучены и съ навыками люди всѣ вещи дѣлать какъ нибудь, то весьма тяжело отучать отъ такой манеры дѣла и пріучать, какъ время и

---

32) **М.** XVI, 270.

33) Тамъ же.

34) **М.** XVI, 340.

искуство мастерства требуютъ». Объ инструментахъ мѣстнаго производства онъ же доносилъ: «на опытѣ въ работахъ доказали неисправность, то гнутся или ломаются и не держатъ острія... вещи вырабатываемыя не имѣютъ своего мастерства виду» [35]).

До чего небрежно велись постройки даже въ Петербургѣ, подъ непосредственнымъ надзоромъ экспедиціи, показываетъ случай въ 1798 г., когда адмиралтействъ-коллегія опредѣлила разобрать начатые постройкой на галерной верфи фрегатъ, два бомбардирскихъ катера и два гальота, употребивъ лѣсъ пошедшій на ихъ постройку на дрова и на постройку шлюпокъ. «Въ главнѣйшихъ членахъ имѣютъ гнилость и наборъ весь лишился натуральной крѣпости» — это еще до спуска на воду [36]).

Не взирая на дешевизну рабочихъ рукъ, стоимость постройки военныхъ кораблей въ Россіи была больше, чѣмъ въ Англіи, въ отношеніи стоимости труда, затраченнаго на постройку судна даннаго типа. Комитетъ для образованія флота представилъ въ 1804 г. очень интересный докладъ, изъ котораго видно, что на оплату труда при постройкѣ военныхъ судовъ за сорокъ лѣтъ въ петербургскомъ адмиралтействѣ было истрачено 4.361.945 рублей. По подсчетамъ комитета тѣ же суда могли быть построены въ Англіи, «гдѣ ремесленные люди несравненно дороже стоятъ, нежели въ другомъ какомъ либо мѣстѣ», съ затратой на трудъ 3.294.547 рублей, т. е. дешевле на 1.067.397 рублей [37]).

Комитетъ тутъ же указалъ причину дороговизны постройки на отечественныхъ верфяхъ: низкую производительность труда. Въ Англіи, докладывалъ комитетъ, 74 пуш. корабль отстраиваютъ 150 чел. въ одинъ годъ. Въ Россіи 600 чел. заканчиваютъ постройкой такой же корабль въ срокъ не менѣе двухъ лѣтъ, «а иногда и болѣе». Комитетъ добавилъ: «при таковой дороговизнѣ кораблестроенія нашего, корабли не получаютъ ни надлежащей чистоты и прочности во внутренней и наружной отдѣлкѣ, ниже достаточной крѣпости въ составѣ своемъ, такъ что едва и шесть лѣтъ, безъ величайшихъ починокъ, служить могутъ» [38]).

---

35) **М.** XVII, 601, 602.
36) **М.** XVI, 274.
37) **М.** XVII, 457.
38) Тамъ же.

Комитетъ сдѣлалъ выводъ, что «наши плотники не могутъ еще достигать до той степени искуства и опытности въ работахъ, съ которой оные въ другихъ державахъ, какъ успѣвшихъ прежде довести всѣ художества до большаго совершенства возведены» [39]).

Далѣе слѣдуетъ интересный детальный анализъ «причинъ невыгоднаго положенія кораблестроительной части». Оказывается, что въ Россіи:

1. не наблюдается «дальнѣйшей точности» въ распредѣленіи людей на работу;

2. въ силу климатическихъ условій, постройка зимой на открытыхъ элингахъ несетъ «немалое изнуреніе въ здоровьѣ и силахъ» рабочихъ, «отъ чего естественно теряютъ они охоту къ трудамъ и ревнію»;

3. плотничьи инструменты неудовлетворительнаго качества. Не составляя собственности рабочихъ, эти инструменты содержатся въ неисправномъ состояніи;

4. недостаточная механизація верфей. Отсутствіе даже примѣненія лошадей (гдѣ это возможно и выгодно) для замѣны человѣческой рабочей силы;

5. низкіе оклады жалованія рабочихъ и недостаточность выдаваемой имъ одежды. «Первое такъ мало, что они не могутъ содержать себя» докладываетъ комитетъ, «харчемъ въ артеляхъ безъ посторонняго пособія; послѣдняя же... не соотвѣтствуетъ крѣпостію въ носкѣ опредѣленнымъ срокамъ... и неудобна предохранять людей отъ воздушныхъ здѣшнихъ перемѣнъ».

Хотя комитетъ и не говоритъ ничего о низкомъ культурномъ уровнѣ рабочихъ, какъ отрицательномъ факторѣ при кораблестроеніи, очевидно, что это было ясно членамъ его, такъ какъ въ числѣ принятыхъ мѣръ имѣется предложеніе въ каждую «компанію» [**три десятка**] плотниковъ опредѣлять «по нѣскольку», и по крайней мѣрѣ, по одному знающихъ грамотѣ юнговъ» [40]).

Изъ доклада видно, что до реформъ рекомендованныхъ комитетомъ, отсутствовала самая элементарная организація труда на производствѣ. Не было даже разбивки на десятки, съ десятникомъ во главѣ. Плотники не имѣли надежды на выдвиженіе на низшія производственно-административныя должности (десятниковъ, «командировъ»).

Чтобы заработать себѣ на сколько либо достаточное

---

39) **М.** XVII, 458.
40) **М.** XVII, 458, 459.

пропитаніе, рабочіе были принуждены прибѣгать къ «партикулярнымъ, изнуряющимъ силы ихъ работамъ» [41]).

Та же дезорганизація господствовала и среди инженернаго и вообще техническаго состава верфей. По докладу того же комитета видно, что не было осуществлено правильное распредѣленіе обязанностей и отвѣтственности въ отношеніи заготовки и храненія строительныхъ матеріаловъ и завѣдыванія самими строительными работами. Также, повидимому, младшіе строители отвлекались отъ своихъ обязанностей по наблюденію за постройкой для чертежной работы, включая и разбивку на плазѣ.

Матеріальная сторона жизни инженернаго состава была поставлена неудовлетворительно. Онъ не имѣлъ казенныхъ квартиръ и ему не платили квартирныхъ денегъ. Казенной прислуги ему также до реформъ не полагалось [42]).

Наряду съ примѣненіемъ несвободнаго труда имѣло мѣсто также и использованіе вольнонаемныхъ рабочихъ. Въ годовомъ бюджетѣ на это ассигновывалось 120.000 рублей. Повидимому «вольные мастеровые» примѣнялись, какъ квалифицированный трудъ, а не чернорабочіе. Въ журналѣ адмиралтействъ-коллегіи отъ 31 октября 1804 г. (№ 5571) упоминается, что въ Архангельскомъ порту нанимались «вольные люди... въ цѣнѣ съ превосходствомъ прежнихъ лѣтъ, съ раздѣленіемъ на два сорта, лучшіе и посредственные, токмо съ малою въ цѣнѣ разностью» [43]).

Сложность использованія труда так называемыхъ адмиралтейскихъ поселянъ подробно разработана въ журналѣ общаго собранія при Николаевскомъ порту отъ 30 іюня 1803 г. Адмиралтейскія селенія были учреждены при заселеніи Новороссіи, съ цѣлью создать резервъ рабочихъ рукъ для черноморскаго адмиралтейства, а также, чтобы избѣгнуть найма «вольныхъ плотниковъ» въ военное время, или при другихъ «экстренныхъ надобностяхъ» по сравнительно высокимъ ставкамъ оплаты свободнаго труда въ Новороссіи. Жители этихъ селеній были набраны изъ самыхъ разнообразныхъ группъ населенія — отъ заштатныхъ церковниковъ до бѣглыхъ безпаспортныхъ помѣщичьихъ крестьянъ.

Въ 1795 г. въ этихъ селеніяхъ числилось 2.073 души. Въ началѣ поселяне никакихъ налоговъ не платили и даже

---

41) **М.** XVII, 459, 460.
42) **М.** XVII, 461, 462.
43) **М.** XVII, 603.

получали отъ казны провіантъ, а «на первой случай» скотъ и сѣмена. Четыресто поселянъ работали плотниками во время Русско-Турецкой (Второй) войны, причемъ имъ платили жалованіе и выдавали провіантъ по окладу плотниковъ 3-го класса и «зарабочихъ денегъ по 5 коп. каждому въ день». Съ 1793 г. поселяне вмѣсто участія въ адмиралтейскихъ работахъ платили сборъ по 4 руб. въ годъ съ каждой ревизской души мужского пола.

Въ 1799 г. было рѣшено снова начать привлекать поселянъ по очередно для адмиралтейскихъ работъ «дабы пріучить онымъ каждаго» и брать на работы по десяти человѣкъ со ста душъ: «Отобрать знающихъ каменную, плотничную и другую тому подобную работу» на постройку въ Херсонѣ «магазинъ лѣсныхъ и къ другимъ таковымъ работамъ». Кромѣ того набрали триста плотниковъ для кораблестроительныхъ работъ *).

Не ясно какія именно «души» брались въ основу разсчета. Относительно перваго набора упоминалось «за исключеніемъ малолѣтныхъ и престарѣлыхъ». Въ отношеніи набора плотниковъ на кораблестроительныя работы сказано, что брали «изъ 68 душъ по 10 человѣкъ».

Въ 1802 г. поселянъ освободили отъ адмиралтейскихъ работъ и снова начали брать съ нихъ тотъ же подушный сборъ, что и раньше. Зато было постановлено обучать дѣтей поселянъ разнымъ мастерствамъ, чтобы такимъ образомъ создать кадры высоко-квалифицированныхъ рабочихъ. Рѣшено было брать дѣтей 12-лѣтняго возраста и «содержать при адмиралтействѣ» до 20 или 22 лѣтъ, послѣ чего отпускать ихъ по домамъ, «дабы такимъ образомъ составить сіи селенія... изъ пріобыкшихъ и обучившихся мастерствамъ, и тѣмъ сдѣлать ихъ полезными адмиралтейству, на подобіе Охтенскихъ поселянъ, въ случаѣ экстренной нужды» [44]).

Въ это же самое время (1803 г.) морское вѣдомство рѣшило замѣнить оброкомъ въ пользу адмиралтейства работу охтенскихъ поселянъ. Такимъ образомъ, въ то время какъ на Балтійскомъ морѣ уже отказывались отъ устарѣлыхъ методовъ эксплоатаціи труда, на Черномъ морѣ все

*) Не ясно какія именно «души» брались въ основу разсчета. Относительно перваго набора упоминалось «за исключеніемъ малолѣтныхъ и престарѣлыхъ». Въ отношеніи набора плотниковъ на кораблестроительныя работы сказано, что брали «изъ 68 душъ по 10 человѣкъ».

[44]) **М.** XVII, 306-310.

еще предполагали продолжать (правда на новыхъ основаніяхъ) пользоваться трудомъ поселянъ.

Характерно отношеніе къ вольнонаемному труду. Этотъ трудъ считали, въ лучшемъ случаѣ, неизбѣжнымъ зломъ. Одной изъ цѣлей реформы комитета по созданію флота было прекращеніе найма вольнонаемныхъ рабочихъ. Тотъ же взглядъ замѣтенъ и въ уже цитированномъ журналѣ адмиралтействъ-коллегіи въ отношеніи работъ въ Архангельскѣ. Такимъ образомъ, въ началѣ XIX вѣка морское вѣдомство отрицательно относилось къ примѣненію вольнонаемнаго труда съ одной стороны, а съ другой (по крайней мѣрѣ въ Балтійскомъ морѣ) отказывалось отъ Петровской системы приписныхъ поселянъ-плотниковъ, переходя всецѣло на подневольный трудъ рабочихъ, живущихъ въ казармахъ. Въ это же время, въ нѣкоторыхъ наиболѣе успѣшно развивавшихся отрасляхъ промышленности (напримѣръ текстильной) вольнонаемный трудъ уже успѣлъ почти совершенно вытѣснить подневольный (въ 1805 г. было 196 текстильныхъ фабрикъ, на которыхъ 83% рабочихъ были вольнонаемные).

То что уже ясно сознавалось частными предпринимателями, — что подневольный трудъ гораздо менѣе производителенъ, чѣмъ свободный, все еще не понималось морскимъ вѣдомствомъ [45]).

Надо, однако, думать, что реформы комитета должны были нѣсколько улучшить, какъ качество работы, такъ и производительность труда. Сытый, болѣе тепло одѣтый, болѣе сносно оплачиваемый рабочій, имѣвшій перспективы выдвинуться, хотя бы на низшіе производительно-административныя должности, вѣроятно работалъ лучше, чѣмъ раньше.

Судостроительный матеріалъ

Ко времени вступленія на престолъ Императора Павла I государственное лѣсное хозяйство пришло въ хаотическое состояніе. Достаточно просмотрѣть донесенія в.-а де-Рибаса, чтобы убѣдиться въ какое печальное состояніе пришли за царствованіе Екатерины II корабельные лѣса, дѣтище Петра I. Де-Рибасъ писалъ въ февралѣ 1799 г.: «состояніе лѣсовъ превосходитъ всякое воображеніе; повсемѣстное

45) **«Большевикъ»,** № 7-8, 1944, стр. 58-9 (цит. в **Soloveytchik, George,** ***Russia in Perspective,*** **N. Y. C., 1947, pp. 155, 156).**

оныхъ опустошенie распространилось до того, что дубовые лѣса сдѣлались рѣдки... Обыватели многихъ деревень, оставя хлѣбопашество, занимаются дѣланiемъ ободьевъ и тому подобнаго... бывшая пензенская казенная палата на построенiе разныхъ заводовъ и винныхъ магазиновъ употребила лѣсовъ дубовыхъ чрезвычайно много; притомъ же и на дрова при винныхъ заводахъ употребляемъ былъ дубовый лѣсъ». Де-Рибасъ упоминаетъ, что адмиралтействъ-коллегiя представляла въ сенатъ въ 1783 и 1792 гг. объ истребленiи лѣсовъ. Хотя сенатъ и предписалъ губернаторамъ упорядочить этотъ вопросъ, повидимому, на мѣстахъ ничего не было сдѣлано, чтобы прiостановить безхозяйственное уничтоженiе дубовыхъ лѣсовъ — «но что ими тогда учинено неизвѣстно», писалъ де-Рибасъ [46]).

Ф. Веселаго говоритъ, что въ расхищенiи корабельныхъ лѣсовъ иногда принимали участiе даже высокопоставленныя лица. Такъ напримѣръ, Маяцкая засѣка, «славящаяся своими превосходными дубами, еще въ царствованiе Петра Великаго» была отдана княземъ Потемкинымъ генералъ-аншефу Пассеку, какъ «дикопорожное мѣсто» [47]).

Павел I повелѣлъ передать адмиралтействъ-коллегiи надзоръ за корабельными лѣсами. Коллегiи было вмѣнено въ обязанность, не только охранять существующiе лѣса, но и принять мѣры къ разведенiю новыхъ. При интендантской экспедицiи морского вѣдомства былъ учрежденъ лѣсной департаментъ, а при морскомъ кадетскомъ корпусѣ открытъ форштмейстерскiй классъ для образованiя корпуса профессiонально свѣдущихъ лѣсничихъ съ удовлетворительнымъ общимъ образованiемъ [48]).

Указъ Павла Петровича отъ 26 мая 1798 г., введшiй упомянутыя реформы, былъ безусловно важнымъ шагомъ на пути регулированiя и мелiорацiи лѣсного хозяйства. Однако мѣры принятыя въ связи съ этимъ указомъ, не успѣли еще оказать влiянiе на состоянiе корабельныхъ рощъ за разсматриваемый перiодъ.

Изъ доступныхъ документовъ можно заключить, что до воцаренiя Павла 1-го вопросъ о сравнительныхъ пре-

---

46) **М.** XVI, 346, 347.

47) Веселаго, вып. 1, 281.

48) Тамъ же, 282. Такимъ образомъ морской кадетскiй корпусъ является предшественникомъ Лѣсного Института. Кортики, составлявшiе часть формы корпуса лесничихъ, были напоминанiемъ объ ихъ прежней связи съ морскимъ вѣдомствомъ (справкой объ этомъ я обязанъ С. В. Гладкому).

имуществахъ (въ отношеніи кораблестроенія) той или иной породы дуба былъ почти совершенно не обслѣдованъ. Дубъ былъ дубъ, а какой именно дубъ больше годился на тѣ, или иныя части корабля, повидимому мало интересовало интендантскую экспедицію. Въ этомъ отношеніи Воронцовъ снова оказывается освѣдомленнымъ и настойчивымъ новаторомъ.

Въ своемъ письмѣ отъ 4/15 марта 1799 г. онъ сообщаетъ, что собралъ для адмиралтейства нѣсколько книгъ по кораблестроенію и сбереженію лѣсовъ, а также выслалъ «ботаническое описаніе съ раскрашенными рисунками, изъ коихъ № 10 представляетъ дубъ, почитающійся наивыгоднѣйшимъ для кораблестроенія... прочія же за тѣмъ къ строенію негодятся». Вмѣстѣ съ тѣмъ, онъ предложилъ выписать въ Россію нѣсколько сотъ и даже тысячу саженцевъ этого дуба, «наивыгоднѣйшаго для кораблестроенія»... «для разсадки оныхъ въ способномъ климатѣ и на землѣ для сего годной» [49]).

Надо отмѣтить, что вскорѣ по вступленіи графа Кушелева въ должность вице-президента адмиралтействъ-коллегіи, онъ предпринялъ шаги по сбору свѣдѣній о лѣсахъ Россіи, предложивъ мѣстнымъ властямъ выслать образцы различныхъ породъ деревьевъ. Также были произведены опыты по примѣненію русскаго бѣлаго бука и бѣлаго вяза на изготовленіе нагелей и шхивовъ блоковъ, взамѣнъ бакаута и другихъ дорогихъ заграничныхъ деревьевъ. Можно считать, что за все время царствованія Екатерины II не было ничего сдѣлано въ отношеніи раціонализаціи использованія отечественнаго лѣсного матеріала. Поэтому надо поставить гр. Кушелеву въ большую заслугу предпринятое имъ обслѣдованіе и опыты [50]).

Есть интересныя свѣдѣнія, что Черноморское адмиралтейство начало переходить на болѣе раціональную систему заготовленія строительнаго матеріала. Въ докладной запискѣ отъ 16-го декабря 1800 г. говорится о предложеніи сдѣланномъ херсонскимъ 1-ой гильдіи купцомъ Перетцъ, — «изъ единаго къ казеннымъ пользамъ усердія», въ которомъ онъ говоритъ, что лѣса могутъ быть бракованы, не только на мѣстѣ рубки, но и по доставленіи ихъ въ херсонскій портъ, «а ежели окажутся съ фаутами, то перемѣнять другими». Адмиралтействъ-коллегія нашла цѣны, за-

---

[49]) **М.** XVI, 359.
[50]) **М.** XVI, 531, 532.

явленныя Перетцомъ, ниже тѣхъ, по которымъ доставлялся лѣсъ адмиралтейскими подрядчиками. Коллегія также заключила, что «условія его, чтобы лѣса браковать на мѣстѣ и по доставленію къ порту, чего никто прежде изъ подрядчиковъ не предпринималъ, считаетъ для казны весьма полезными». Контрактъ былъ еще выгоденъ и тѣмъ, что лѣса доставлялись не изъ казенныхъ дачъ, и такимъ образомъ сберегали послѣдніе.

Предложеніе Перетца интересно еще и тѣмъ, что оно является одной изъ попытокъ новой буржуазіи юга Россіи принять дѣятельное участіе въ поставкахъ на морское вѣдомство [51]).

То что ранѣе зачастую поставлялись лѣса неудовлетворительнаго качества видно изъ докладной записки адмирала Фондезина 1-го отъ 25-го мая 1799 г.: «Что же касается до выставки лѣсовъ, то оная въ крайнемъ замѣшательствѣ и пренебреженіи вмѣсто принципальныхъ штукъ, кои по договорамъ должны бы быть выставлены первые, принимаемо было все, что ни привезено и деньги плачены за мелочъ и простыя деревья, да и лѣса большею частію съ трещинами и нечистотою... выдавъ двѣ трети денегъ уже необходимо должно было принимать все, что ни привезутъ» [52]).

Нѣсколько лѣтъ позже, капитанъ 1-го ранга Подкользинъ, отправленный въ Казань для заготовленія лѣсовъ, сдѣлалъ предложеніе о прекращеніи постройки судовъ Каспійской флотиліи изъ дуба, съ тѣмъ, чтобы впредь строить ихъ изъ сосны. Оказалось, что коммерческія суда, построенныя изъ сосноваго лѣса, служатъ въ условіяхъ Каспійскаго моря, отъ десяти до пятнадцати лѣтъ, т. е. дóльше, чѣмъ служили въ другихъ моряхъ суда, построенныя изъ дуба. Суда же дубоваго лѣса «по особенному дѣйствію въ Астрахани жаркаго климата и прѣсноватой воды въ морѣ, весьма скоро приходятъ въ худость... и служеніе ихъ продолжается не болѣе 6 и 7 лѣтъ и то со многими каждый годъ починками». Повидимому, все это было извѣстно командиру Астраханскаго порта, но онъ не проявилъ въ этомъ отношеніи никакой инціативы и, если бы Капитанъ 1-го ранга Подкользинъ не внесъ свое предло-

---

51) **М.** XVI, 532, 533.
52) **М.** XVI, 367, 368.

женіе, то суда продолжали бы строить изъ дуба и въ дальнѣйшемъ [53]).

Однако, все же у нѣкоторыхъ изъ старшихъ офицеровъ флота было сознаніе, что дубовый лѣсъ растущій въ однихъ мѣстностяхъ Россіи болѣе подходитъ для кораблестроенія, чѣмъ лѣсъ другихъ губерній. Такъ контръ-адмиралъ Петръ Карцовъ, посланный инспектировать порта Чернаго моря въ началѣ царствованія Павла 1-го (въ 1797 г.) донесъ, что дубовый лѣсъ «изъ графства Смелянскаго и изъ Крыма твердости отличной противу лѣсовъ прочихъ мѣстъ» [54]).

Изъ этихъ отрывочныхъ свѣдѣній создается впечатлѣніе, что подъ давленіемъ со стороны гр. Воронцова и его корреспондента, гр. Кушелева, вопросъ о систематизированіи свѣдѣній о пригодности того или иного лѣса для кораблестроенія сдвинулся съ мѣста.

Въ отношеніи лѣсного матеріала употреблявшагося Архангельскимъ адмиралтействомъ надо оговориться особо. Оберъ-сарваеръ Катасановъ, хорошо знакомый съ условіями этого порта, писалъ въ своей докладной запискѣ въ 1797 г.: «таковое строеніе не такъ прочно; чему причиною полагаютъ наиболѣе слабость дерева въ кораблестроеніе употребляемое» [55]). Главною причиною «слабости дерева» Катасановъ считалъ методы заготовки его. Объ этомъ будетъ сказано ниже. Однако, существовала и другая, не менѣе важная, причина «слабости», о которой Катасановъ почему то не упомянулъ, но о которой обстоятельно писалъ въ 1796 г. другой корабельный мастеръ, Игнатьевъ.

Лиственничные лѣса около Архангельска и по рѣкамъ были повырублены настолько, что на строеніе фрегатовъ «комплектные лѣса заготовляются всѣ сосновые, а фрегаты противъ прежняго строятся нынѣ большой конструкціи, а артиллерія на нихъ бываетъ тяжелая, слѣдовательно они долженствуютъ быть строены изъ крѣпкаго лѣсу» [56]).

Игнатьевъ писалъ, что и 66 пуш. корабли также строятся изъ сосноваго лѣса, «но только принцыпальныя деревья и обшивка употребляются лиственничныя». Тутъ же Игнатьевъ даетъ свой отзывъ о качествѣ лѣса: «сосновый

---

53) М. XVII, 524, 525.
54) М. XVI, 79.
55) М. XVI, 72, 73.
56) М. XVI, 206.

лѣсъ впрочемъ хотя и здоровый, но онъ по существу своего растенія въ сѣверной полосѣ нѣсколько слабоватъ имѣя въ сердцѣ природныя трещины, мало коренистъ, и въ качествѣ противу лиственицы не соотвѣтственъ». Корабельный мастеръ этотъ предлагалъ, чтобы «фрегаты большей конструкціи тамъ строены были съ употребленіемъ принцыпальныхъ и прочихъ нужнѣйшихъ служащихъ къ крѣпленію деревьевъ лиственничныхъ, также и обшивки наружной изъ лиственничнаго лѣсу». Коллегія приказала: «фрегаты большей пропорціи впредь у города Архангельскаго строить съ употребленіемъ на назначаемыя по вѣдомсти принцыпальныя и прочія служащія къ вящшей прочности званія лѣсовъ лиственничныхъ, а прочихъ по прежнему примѣру сосновыхъ» [57]).

Съ лиственничнымъ лѣсомъ было и другое затрудненние, о которомъ будетъ упомянуто ниже подъ рубрикой **Нравы.**

За исключеніемъ упомянутаго выше перехода на строеніе судовъ Каспійской флотиліи изъ сосноваго лѣса, и отзыва Игнатьева о сѣверной соснѣ, изслѣдованный матеріалъ не даетъ возможности судить, въ какой степени природныя свойства той или иной породы лѣса, употребляемой на судостроеніе, отзывались на долговѣчности судовъ Русскаго флота.

Такъ какъ долговѣчность судовъ построенныхъ въ Петербургѣ не отличалась существенно отъ сроковъ службы кораблей, построенныхъ на верфяхъ Чернаго моря, а суда построенныя Архангельскимъ адмиралтействомъ изъ лиственницы, или лиственницы и сосны, также не служили дольше другихъ, то можно думать, что самое природное качество строительныхъ матеріаловъ не играло рѣшающей роли въ отношеніи сроковъ службы судовъ, а только подсобную.

Повидимому, другіе факторы (за исключеніемъ судовъ Каспійской флотиліи) были болѣе важны.

Можно думать, что самыми важными обстоятельствами были: употребленіе на постройку судовъ сырого лѣса, лѣса небрежно хранившагося и подгнившаго еще до начала постройки и, наконецъ, продолжительные сроки самой постройки, безъ самыхъ элементарныхъ предосторожностей по сбереженію строющихся судовъ.

Не приходится сомнѣваться, что въ интересующій насъ

---

[57]) **М.** XVI, 206.

періодъ корабли зачастую строились изъ сырого лѣса. Графъ Воронцовъ писалъ въ 1799 г. графу Кушелеву: «и если мы желаемъ, чтобы наши корабли что нибудь значили, то кромѣ употребленія на строеніе хорошаго сухаго лѣсу и т. д.» [58]).

Что Кушелеву не удалось прекратить употребленіе сырого лѣса на кораблестроеніе, очевидно изъ доклада президента комитета образованія флота, учрежденнаго Александромъ I. «Лучше соразмѣрное число кораблей имѣть», писалъ онъ, «но чтобы они всѣмъ нужнымъ снабжены были и запасы лѣсовъ для строенія кораблей въ магазинахъ имѣлись, дабы изъ сыраго лѣса не строить, какъ то до нынѣ чинится, чему и причиною, что не болѣе 6 или 7 лѣтъ корабли служить могутъ, а въ Швеціи изъ такого же лѣса строенные, но не изъ сыраго, лѣтъ по 20-ти держатся» [59]).

Оберъ-сарваеръ Катасановъ говоря о «слабости дерева», рекомендовалъ сложные методы заготовки лѣса: «не рубить», а «валить съ корнемъ», начиная работу, «какъ только спадетъ листъ съ деревьевъ или малымъ чемъ и позднѣе». Поваленныя деревья оставлять «въ корѣ и сучьяхъ и дать имъ отдохнуть и обвянуть» въ теченіи не менѣе шести мѣсяцевъ. Послѣ этого «сортировать и рѣзать пилами по способности членовъ корабельныхъ», однако не обтесывать и коры не обчищать.

Послѣ сплава водой въ адмиралтейство, ставить дерева стоймя «на 14 или 20 дней, дабы чрезъ то принятая вода... истекла вонъ, потомъ кору ободрать и члены править, однако необтескою, а отпиливать пилами». Приготовленнымъ членамъ «дать на прокладкахъ... отдохнуть три мѣсяца», причемъ въ магазинахъ должны быть устроены подкладки изъ брусковъ «обозженныхъ крѣпко».

Далѣе Катасановъ настаиваетъ, чтобы корабли строились зимою. Онъ рекомендуетъ закладывать ихъ въ сентябрѣ или октябрѣ мѣсяцахъ, съ тѣмъ чтобы заканчивать постройку за семь мѣсяцевъ и спускать на воду весною. Оберъ-сарваеръ полагалъ, что корабль построенный по такимъ правиламъ могъ бы служить 20 лѣтъ [60]).

Очень трудно сказать, насколько самъ Катасановъ вѣрилъ въ возможность соблюденія на мѣстахъ предложенныхъ имъ правилъ, которыя были утверждены Государемъ

---

58) **М.** XVI, 393.
59) Веселаго, вып. II, 306, 307.
60) **М.** XVI, 72, 73.

съ пожалованіемъ оберъ-сарваеру генералъ-майорскаго чина. Изъ болѣе позднихъ донесеній изъ Архангельска не видно, чтобы эти правила соблюдались, въ особенности въ отношеніи срока постройки кораблей.

Кое что все же дѣлалось. Въ 1798 г. генералъ-адъютантъ Кушелевъ передалъ коллегіи повелѣніе Императора заготовить заранѣе нѣсколько комплектовъ дубовыхъ лѣсовъ для постройки судовъ паруснаго флота, а также и для «гребныхъ половину комплекта», и пополнять эти запасы по мѣрѣ использованія. Было также повелѣно построить «досчатые сараи на галерномъ дворѣ, или въ другихъ удобныхъ къ тому мѣстахъ» [61]).

Александровскій комитетъ по созданію флота все же нашелъ положеніе дѣла не много лучше, чѣмъ оно было при воцареніи Павла Петровича. Надо однако помнить, что за годы этого царствованія, морское вѣдомство снарядило и отправило въ иностранныя воды большія эскадры, что, въ связи со спѣшной постройкой новыхъ судовъ, безусловно повлекло за собой истощеніе заранѣе заготовленныхъ запасовъ и разстроило новую систему заготовки строительныхъ матеріаловъ.

Комитетъ предложилъ установить систему постройки судовъ въ три года Въ первый годъ производить заготовку матеріаловъ для даннаго корабля, а саму постройку производить за два послѣдующіе года [62]). Строгое соблюденіе этого правила безусловно должно было бы благопріятно отразиться на качествѣ производства. Изъ двухъ лѣтъ, назначенныхъ на постройку, въ теченіи перваго года предполагалось только закончить наборъ.

То что эти правила не соблюдались, видно хотя бы изъ рапорта мастера Курочкина 1804 г. Было приказано строившійся въ Архангельскѣ 66 пуш. корабль, заложенный въ іюлѣ 1804 г., закончить постройкой къ веснѣ 1805 г., т. е. менѣе чѣмъ за годъ. За лѣто наборъ былъ законченъ и было предположено приступить къ обшивкѣ въ сентябрѣ 1804 г. Тутъ спѣшка опять таки была вызвана развитіемъ операцій въ Средиземномъ морѣ [63]). Создается впечатлѣніе, что качества кораблей приносились въ жертву оперативнымъ заданіямъ, превышавшимъ нормальные рессурсы флота. Новая система не успѣла еще окрѣпнуть и дать ре-

---

[61]) **М.** XVI, 213.
[62]) **М.** XVII, 460.
[63]) **М.** XVII, 601, 602.

зультаты, какъ военная необходимость заставила дѣйствовать въ нарушеніе ея.

Въ отношеніи храненія лѣса въ адмиралтействахъ дѣло также обстояло далеко не благополучно. Въ 1796 г. Императоръ Павелъ запросилъ адмиралтействъ-коллегію относительно порядка храненія лѣса въ петербургскомъ адмиралтействѣ: «не гніютъ ли разбросанные... не нужно ли сдѣлать лѣсные сараи по образцу каковые бывали при Государѣ Петрѣ Великомъ» [64]).

Докладная записка вице-адмирала Кушелева 1798 г. ясно рисуетъ картину вопіющаго пренебреженія элементарными правилами храненія лѣса даже въ Петербургѣ: «поелику къ немалому стыду оказывается много дубовыхъ лѣсовъ согнившихъ отъ небреженія, какъ то: въ Новой Голландіи, на галерномъ дворѣ и на Охтѣ, то дабы таковыя немаловажныя для адмиралтейства сокровища не могли пропасть вовсе, неминуемо долженствуютъ быть освидѣтельствованы... Мѣста занимаемыя производствомъ работъ и тѣ, на коихъ чинится лѣсамъ выгрузка, содержать на всегда въ чистотѣ, а потому вытаскиваемые на плацы къ разбору лѣса не оставлять многіе годы на открытомъ воздухѣ, равно въ щепахъ и на землѣ для согнитія, но класть на высокія подкладки... какъ сіи, такъ и таковые, кои по обдѣланіи предположено будетъ употреблять въ дѣло въ 2 или 3 года отъ привоза, класть въ сдѣланные для того сараи... комплекты лѣсовъ, которые предположено будетъ хранить на нѣсколько лѣтъ въ запасѣ, затапливать въ воду... вынимать изъ воды непремѣнно года за 3 и просушивать... сколько можно ускорить построеніемъ сараевъ положенныхъ къ обдѣлыванію и храненію лѣсовъ» [65]).

Казалось бы, что резолюція коллегіи по этой запискѣ— «интендантской экспедиціи по содержанію сего письма чинить во всемъ точное и непремѣнное исполненіе, особливо... ко освидѣтельствованію и разсортированію сгнивающихъ лѣсовъ принять дѣятельнѣйшія мѣры безъ малѣйшаго упущенія времени» — должна была повести къ значительному улучшенію въ порядкѣ храненія лѣсныхъ матеріаловъ [66]).

Однако въ 1802 г. адмиралтействъ-коллегія, по указу Государя и по предложенію адмирала Мордвинова, назна-

---

64) **М.** XVI, 28.
65) **М.** XVI, 228.
66) Тамъ же.

чила корабельныхъ мастеровъ Сарычева и Ле Брюня Старшаго разобрать по сортамъ хранившіяся въ Петербургскомъ адмиралтействѣ лѣса, «отдѣливъ тѣ, кои, по доброму своему качеству и мѣрѣ, для построенія линейныхъ кораблей служить могутъ». Наличнымъ запасамъ лѣса было повелѣно составить опись. Другими словами, до тѣхъ поръ не было инвентаря этимъ лѣснымъ матеріаламъ [67]).

Но и въ дальнѣйшемъ храненіе лѣсовъ оставляло желать лучшаго. Всеподданѣйшій рапортъ товарища министра морскихъ силъ Чичагова 1803-го г. является косвеннымъ подтвержденіемъ того, что безхозяйственность въ отношеніи лѣса продолжалась. «Въ старомъ здѣшнемъ адмиралтействѣ», писалъ Чичаговъ, «лѣсъ... началъ отъ долговременнаго лежанія на открытомъ воздухѣ подвергаться поврежденіямъ» [68]).

Въ заключеніе слѣдуетъ отмѣтить случай съ двумя фрегатами строившимися въ 1800 г. въ Архангельскѣ. Было Высочайше повелѣно пріостановить постройку и оставить эти фрегаты на стапеляхъ «для просушки... открывъ внизу по нѣскольку обшивныхъ досокъ, дабы выходила сырость» [69]).

(Окончаніе слѣдуетъ)

---

[67]) **М.** XVII, 261.
[68]) **М.** XVII, 339.
[69]) **М.** XVI, 504.

А. В. ПЛОТТО

НАЧАЛО ПОДВОДНАГО ПЛАВАНІЯ ВЪ РОССІИ

ЧАСТЬ II

Лодки во Владивостокѣ.

(Продолженіе)

А. И. Нееловъ, мой другъ и товарищъ по корпусу, образованнѣйшій, но очень скромный человѣкъ, помогъ намъ устроиться и очень помогалъ въ дальнѣйшихъ заботахъ. Онъ былъ душой Порта, не было работы, которая такъ или иначе не проходила бы черезъ его руки. Онъ завѣдывалъ военно-обязанными мастеровыми и рабочими порта и, если бы Беклемишевъ объ этомъ зналъ, то намъ бы не пришлось возиться съ гг. Янсенъ и Ко. Эти рабочіе получали отъ 30 до 60 копѣекъ въ день (кромѣ, конечно, ихъ жалованія по спеціальностямъ, пищи и одежды) и во многихъ отношеніяхъ были выше привезенныхъ нами, не говоря уже о дисциплинѣ.

Подъ базу было отведено кирпичное двухэтажное зданіе у входа въ портъ подъ горой Эгершельдъ, гдѣ помѣстились Н. А. Смирновъ, лейт. Бѣлкинъ (командиръ лодки «Налимъ»), Лейт. Заботкинъ, Мичманъ Алеамбаровъ, а въ послѣдствіи и другіе. Лейт. кн. Трубецкой (командиръ лодки «Сомъ»), Лейт. Завойко (ком. л. «Дельфинъ»), Лейт. Тьедеръ, поселившійся вмѣстѣ съ Мичм. фонъ деръ Раабъ Тиленомъ, наняли себѣ частныя помѣщенія въ городѣ. Въ первомъ этажѣ помѣщались склады. Команда и рабочіе были размѣщены въ нѣсколькихъ одноэтажныхъ близъ-лежащихъ деревянныхъ домикахъ, въ 4-5 комнаты каждый.

Еще до нашего прихода, отъ вокзала къ Базѣ были проложены рельсы.

На другой же день по прибытіи туда были доставлены телѣжки съ лодками и сто-тонный кранъ спустилъ ихъ на воду, вѣрнѣе въ приготовленныя проруби.

Благодаря распорядительности Неелова и содѣйствію

Начальника завода (если не ошибаюсь) Полк. Лидерса, работа по сборкѣ лодокъ пошла быстро и успѣшно. На берегу немедленно стали строить мастерскія и появились рабочіе и матеріалы.

Словомъ, я встрѣтилъ полное содѣйствіе со стороны портового начальства, не могу сказать того же про Командующаго Флотомъ Адм. Скрыдлова, который почему-то не взлюбилъ «новомодныхъ очковтирателей» (какъ онъ выразился)... Но онъ черезъ нѣсколько дней уѣхалъ въ Петербургъ.

Вообще служащій составъ во Владивостокѣ раздѣлялся на два разряда: одни очень дѣльные, отдававшіяся работѣ, другіе же, иногда даже очень талантливые, но изрядно затянутые скучной жизнью и не имѣющіе интересовъ, кромѣ службы, спивались или просто становились безполезными. Чаще слѣдовало бы тамъ мѣнять силы, законъ же о пенсіяхъ этому мѣшалъ.

Особенно же Владивостокъ былъ вреденъ холостымъ людямъ.

Къ счастью изъ болѣе крупныхъ дѣятелей тамъ было очень мало страдавшихъ Владивостокской болѣзнью. Главнымъ образомъ, среди послѣднихъ были мелкіе чиновники, завѣдующіе складами, запасами и т. п.

Ниже я опишу одинъ довольно яркій случай.

Были во Владивостокѣ и люди изъ старожилъ, которые не прочь были выпить, но во время и въ мѣру, которые были и нужны и полезны. Къ таковымъ принадлежали штурманскіе офицеры Лукинъ, Ковшиковъ, Капитанъ Балкъ (Александръ, кажется), Бойсманъ, Рюминъ, Егерманъ и многіе другіе. Истые морскіе волки, они знали берега Приморской Области какъ свой карманъ.

Въ это мое посѣщеніе Владивостока я уже не встрѣтилъ ни одного «Ланцепупа», кажется достаточно уже описанныхъ, коихъ я зналъ 45-47 лѣтъ тому назадъ. Остатки ихъ или перемерли, или повыѣхали въ Центральную Россію (нашъ знаменитый путешественникъ Генералъ Пржевальскій, какъ-будто въ молодости числился членомъ «клуба ланце-пуповъ» — пьяницъ).

Всѣ живущіе и жившіе раньше во Владивостокѣ говорятъ, что этотъ городъ замѣчателенъ тѣмъ, что изъ него никто не хочетъ уѣзжать, а кто уѣхалъ — стремится опять вернуться.

Но скучно тамъ именно холостымъ людямъ, или тѣмъ, у кого семья въ Европейской Россіи.

Какъ примѣръ веселья въ стародавнія времена (лѣтъ 50 тому назадъ) приведу одинъ образецъ. Былъ тамъ кафешантанъ подъ названіемъ «Калинка». Это былъ обыкновенный домикъ съ большой залой, въ которой была устроена эстрада. Когда компанія молодыхъ и иныхъ людей собиралась кутить, то рѣшали ѣхать въ «Калинку». Обычно вопросъ рѣшался дѣлать ли это съ сопротивленіемъ или безъ онаго, что зависѣло отъ денежныхъ средствъ у компаніи въ этотъ моментъ.

Положимъ рѣшали съ сопротивленіемъ. Тогда посылали въ «Калинку» извозчика или кого-нибудь другого сообщить хозяину, что въ «Калинку» ѣдетъ компанія и желаетъ «съ сопротивленіемъ». Затѣмъ всѣ разсаживались по извозчикамъ и ѣхали. Подъѣхавъ къ «Калинкѣ», находили домикъ запертымъ и съ параднаго хода и ворота. Стучали, ломили, — не отворяютъ. Затѣмъ выламывалась или парадная дверь или ворота, и компанія входила в залъ, притушенные огни вновь расжигались и начинался концертъ.

Исполнительницы были такъ называемыя солдатскія женки. Костюмы были самые обыкновенные. Я, напримѣръ, видѣлъ одну артистку въ высокихъ сапогахъ. Пѣли онѣ хоромъ (около десяти бабъ), солистокъ не было. Во время антракта ихъ угощали.

Если вы спрашивали, что дамѣ хочется пить, то всегда получали въ отвѣтъ: шампанское и конфекты. Конфекты продавались тутъ же. При этомъ простота была совершенно необыкновенная: вы покупали конфекты въ бомбоньеркѣ (самая дешевая 5 рублей) и Ваша дама при васъ-же высыпала конфекты себѣ или въ платокъ, или въ передникъ или просто въ подолъ, а бомбоньерку тутъ-же отдавала хозяину, который ей платилъ кое-что, насыпалъ опять конфектъ и бомбоньерка шла опять въ продажу.

И были люди, которые часто посѣщали этотъ кафешантанъ.

Но за то общество семейныхъ людей проводило свое время и весело и красиво (очень сплоченно). Бывали и романы и драмы, какъ всегда и вездѣ.

Мнѣ лично Владивостокъ очень милъ, если и не родился тамъ, то жилъ тамъ съ двухлѣтняго возраста.

Родился я въ г. Николаевскѣ на Амурѣ

Возвращаюсь къ подводнымъ лодкамъ.

До насъ сюда прибылъ Мичманъ фонъ деръ Раабъ Тиленъ со своей лодкой. Явившись къ Командующему Фло-

томъ Адмиралу Скрыдлову и Командиру Порта Контръ-Адм. Греве, онъ въ тотъ же вечеръ угодилъ на гауптвахту за свой выходъ съ кэк-уокомъ.

Во Владивостокѣ я очутился въ довольно ложномъ положенiи — оффицiально я не былъ назначенъ Начальникомъ отряда, и лишь имѣлъ отношенiе подписанное Беклемишевымъ, которое гласило, что я являюсь старшимъ Командиромъ.

Только дисциплинарность и разумное отношенiе къ дѣлу командировъ лодокъ не привели отрядъ въ состоянiе разложенiя.

Объ этомъ я доложилъ Командиру Порта и просилъ назначить начальникомъ кого либо изъ штабъ-офицеровъ, академика или миннаго офицера. Адм. Греве съ этимъ согласился и вошелъ съ соотвѣтствующимъ предложенiемъ въ Главный Морской Штабъ.

Надо сказать, что Греве былъ идеальнымъ начальникомъ въ должности Командира Порта. Прекрасный морякъ и разумный человѣкъ, онъ всегда относился очень внимательно ко всѣмъ разумнымъ просьбамъ и представленiямъ. Отрицательная сторона его дѣятельности проявилась только во время безпорядковъ во Владивостокѣ послѣ октябрьскаго манифеста. Онъ оказался слишкомъ мягокъ для рѣшительныхъ дѣйствiй, именно мягокъ, а вовсе не трусъ, но объ этомъ впереди.

Когда мастерскiя черезъ весьма непродолжительное время, были оборудованы, я рѣшилъ вести работы днемъ и ночью. Потребовалось электрическое освѣщенiе. Я обратился къ Командиру Порта за разрѣшенiемъ купить динамо машину. Онъ обѣщалъ послать чиновника особыхъ порученiй въ Иркутскъ, гдѣ таковыя имѣлись. Это потребовало бы 6 недѣль. Это меня не устраивало. Главный Минеръ Порта Лейт. Н. Н. Сергѣевъ (тоже одна изъ свѣтлыхъ головъ во Владивостокѣ: технически образованный и очень хозяйственный офицеръ, котораго я хорошо зналъ по Петербургу) сообщилъ мнѣ, что въ магазинахъ Чурина и Кунстъ-Альберта имѣются запасныя динамо. Послѣ нѣкоторыхъ уговоровъ, Чуринъ, вѣроятно помнившiй моего отца, уступилъ мнѣ одну динамо съ двигателемъ, конечно по повышенной цѣнѣ. На все это потребовалось два дня. Динамо была приспособлена не только для освѣщенiя, но и для работы нѣкоторыхъ станковъ.

Командиръ Порта, хотя и разнесъ меня за самоуправ-

ство, но въ душѣ, какъ будто одобрилъ. Во всякомъ случаѣ по его заступничеству Гос. Контроль меня къ отвѣтственности не привлекъ, и даже изъ Петербурга пришло мнѣ прощеніе и даже одобреніе.

Въ скоромъ времени я былъ назначенъ Начальникомъ Отдѣльнаго Отряда Судовъ Особаго Назначенія. Существованіе подводныхъ лодокъ держалось въ секретѣ — отсюда такое наименованіе отряда. Это продолжалось до тѣхъ поръ пока въ одномъ американскомъ журналѣ мы не увидѣли фотографіи эшелоновъ на станціи Манчжурія съ соотвѣтствующимъ объясненіемъ, моимъ изображеніемъ и сообщеніемъ, что лодки отправляются изъ Петербурга до Владивостока.

Какъ и когда американскіе корреспонденты умудрились насъ снять, я просто не понимаю.

По полученіи приказа о моемъ назначеніи Начальникомъ Отряда, я поднялъ плавучій брейдъ-вымпелъ на «Касаткѣ». Это былъ едва-ли не первый случай въ Русскомъ Флотѣ, что Лейтенантъ былъ командующимъ отрядомъ подъ брейдъ-вымпеломъ.

Между тѣмъ работы быстро подвигались при помощи Неелова и Сергѣева. Дружная работа офицеровъ и команды была выше похвалъ. Работу тормозили и мѣшали рабочіе Балтійскаго Завода, съ которыми въ концѣ концовъ пришлось поступить очень круто.

Я часто обходилъ помѣщенія команды и рабочихъ и постоянно въ помѣщеніяхъ рабочихъ находилъ четвертныя и полуведерныя бутыли водки, что мною было строго запрещено. Ихъ я разбивалъ ручникомъ на дворѣ, но все же рабочіе и особенно указатели пьянствовали безпробудно. Уволить ихъ я не имѣлъ права, согласно контракта съ Морск. Министерствомъ. Тогда я обратился съ жалобой къ Коменданту Крѣпости Ген.-Лейт. Казбеку, распоряженіемъ котораго г-нъ Янсенъ и его главные собутыльники были арестованы и отправлены по литернымъ билетамъ въ Петербургъ. Увидѣвъ, что съ ними не шутятъ, Балтійскіе рабочіе подтянулись, работа пошла дружнѣй.

Съ января 1905 года стали прибывать другія лодки, которыхъ набралось 14, считая и лодку Лейт. Боткина. Послѣдняя показалась мнѣ не внушающей довѣрія, но я далъ Боткину возможность ее закончить. До испытаній на погруженіе онъ ее такъ и не довелъ. Самъ Боткинъ, до поступленія во Флотъ, былъ докторомъ медицины. Послѣ

войны я его никогда не встрѣчалъ. Лодкой пользовались какъ посыльнымъ катеромъ. Надводная скорость ея была 4-5 узловъ.

Слѣдующія лодки были собраны во Владивостокѣ:

Типа Бубнова и Беклемишева — («Дельфинъ», «Форель») 2

Типа Бубнова и Беклемищева (такъ наз. улучш. типа) 5

Типа Голландъ 3

Типа Лэка 3

Типа Боткина 1

Къ началу марта были готовы: «Касатка», «Дельфинъ», «Скатъ», «Налимъ», «Сомъ», «Форель» и «Фельдмаршалъ Графъ Шереметьевъ».

Тогда же я произвелъ пробу «Касатки», для чего сдѣлали болѣе длинную прорубь.

«Касатка» погрузилась вертикально великолѣпно, а затѣмъ на самомъ маломъ ходу нырнула, что указывало на правильность нашихъ расчетовъ: фальшивая рубка на кормѣ вполнѣ ихъ подтвердила.

Въ тотъ же день я телеграфировалъ Ген.-Адъютанту Адм. Авелану о хорошихъ результатахъ испытаній, для доклада Государю. Затѣмъ мною была послана въ Штабъ телеграмма съ просьбой о высылкѣ минъ, стальныхъ Уайтхеда для внутреннихъ аппаратовъ и бронзовыхъ Шварцкопфа для внѣшнихъ кольцевыхъ аппаратовъ системы Мичмана Щенсновича, племянника Адм. Щенсновича, героя японской войны, который въ это время былъ назначенъ Нач. Отдѣла Подводнаго Плаванія въ Морскомъ Техническомъ Комитетѣ.

Въ серединѣ и концѣ Февраля производили всестороннія испытанія лодокъ, такъ какъ рейдъ уже очистился отъ льда.

Какъ это ни странно, но заказъ минъ былъ перепутанъ, что повлекло впослѣдствіи очень печальные результаты, но объ этомъ ниже.

Аппаратъ Щенсновича не давалъ увѣренности въ томъ, что выстрѣлъ будетъ удачнымъ. При обыкновенныхъ (трубныхъ) аппаратахъ приходилось считаться съ ошибками или капризами мины, а тутъ дѣло осложнялось еще и капризами аппарата, правда по конструкціи очень остроумнаго.

Въ концѣ марта 1905 г. на Русскій Островъ должны

были прибыть орудія для установки на вновь построенныхъ батареяхъ. До сей поры тамъ находилось всего одно 10 дм. орудіе. Во время ихъ установки намъ, конечно, было важно, чтобы къ намъ не пожаловали японцы, какъ это было въ Февралѣ 1904 г. . .

Поэтому я просилъ разрѣшеніе на выходъ въ море, такъ какъ Ген. Казбекъ просилъ меня непремѣнно показаться японцамъ, чтобы они знали, что у Владивостока ихъ встрѣтятъ подводныя лодки.

Передъ выходомъ въ море произвели испытаніе на дѣйствіе взрыва на самую лодку, для чего въ 100 футахъ отъ погруженной «Касатки» и полупогруженной «Форели» взорвали 50 фунтовъ пироксилина.

Во время этого испытанія въ лодкахъ находились офицеры и по два унтеръ-офицера выбранныхъ мною (желающихъ было много).

Результатъ оказался прекраснымъ — слегка ударило по ногамъ. Такъ какъ стрѣлять минами ближе чѣмъ на 300-400 футъ не предполагалось, то вычисливъ, какой зарядъ требуется для такого же эффекта, но для разстоянія въ три раза большаго, успокоились и, благословясь, вышли въ море.

Пройдя Русскій Островъ легли на Зюйдъ вдоль берега. Компасы одинъ въ рубкѣ, а другой, шлюпочный, на рубкѣ показывали приблизительно вѣрно, такъ какъ рубка была изъ діамагнитной стали.

На другой день, у входа въ Посьетъ прочно сѣли на мель на барѣ. Пришлось даже подумать объ отгрузкѣ лишнихъ грузовъ... Подошедшая близко джонка, корейская или японская, опредѣлить не удалось, которую я хотѣлъ использовать для отгрузки, не исполнила приказанія подойти и быстро ушла. Все же я увѣренъ, что она дала знать кому слѣдуетъ о нашемъ пребываніи въ морѣ.

Засвѣжѣвшій вѣтеръ и волна такъ раскачали лодку, что позволили сползти съ мели и продолжать путь. Такъ шли сутки. Погода настолько засвѣжѣла, что пришлось укрыться въ одной изъ безымянныхъ бухтъ, кажется заливъ Пашкевича. Вошли по лоту и отдали якорь.

Во время перехода команда, лишенная свѣжаго воздуха, вся укачалась, кромѣ рулевого, Н. А. Смирнова и меня, находившихся все время наверху.

И, мало того, лишили всѣхъ насъ возможности пользоваться горячей пищей, такъ какъ использовали всѣ элек-

трическія кастрюли, въ которыя «травили». Послѣ этого, ни я, ни Смирновъ не могли ѣсть ничего, приготовленнаго въ этихъ кастрюляхъ. Выручилъ изъ положенія Смирновъ, захватившій съ собою порядочный запасъ охотничьей колбасы, коей мы и питались въ теченіи почти двухъ недѣль.

Какъ только мы стали на якорь, къ намъ подошла «сампанка» (японская лодка съ однимъ весломъ, которымъ юлятъ съ кормы) съ четырьмя людьми, двое были корейцы, а двое другихъ несомнѣнно японцы. Они продавали рыбу. Я купилъ рыбу, но командѣ приказалъ ее не ѣсть.

По приказанію Ген. Казбека, я объяснилъ этимъ людямъ назначеніе судна, показалъ мины, но внутрь ихъ не пустилъ. Когда они отвалили, я немедленно, не желая попасть въ ловушку, снялся съ якоря.

Черезъ полчаса послѣ ухода, на верхушкахъ горъ мы замѣтили «китайскій телеграфъ» — дымные костры, которые зажигались одинъ за другимъ послѣдовательно въ южномъ направленіи. Погода продолжала быть очень свѣжей — очень свѣжей для безбортной подводной лодки, гдѣ выходной люкъ былъ всего дюймовъ восемь выше уровня воды. На обыкновенномъ миноносцѣ такая погода не получила бы названіе свѣжей.

Уговорилъ Смирнова спуститься внизъ отдохнуть, самъ же остался наверху съ рулевымъ и по очереди правилъ рулемъ. Чтобы дать рулевому отдохнуть, привязывалъ его къ рубкѣ; въ такомъ положеніи онъ и дремалъ.

Хотя мы шли безъ огней ночью, но наша динамо Панара такъ шумѣла, что насъ было слышно миль за десять, да и ходъ развивала узла два-три. По временамъ переходилъ на аккумуляторы, при чемъ ходъ увеличился до пяти-шести узловъ. Своего мѣста я точно не зналъ, такъ какъ компасы показывали курсъ неточно, а другихъ навигаціонныхъ инструментовъ у меня не было. Я считалъ себя миляхъ въ 40 отъ Гензана.

Вѣтеръ на пятый день сталъ стихать. Мы продолжали итти на югъ нашимъ черепашьимъ ходомъ. Надо было провѣрить наружныя мины, обдаваемыя все время соленой водой, но пришлось отложить, такъ какъ волненіе еще не улеглось.

На другой день при провѣркѣ оказалось, что всѣ тяги горизонтальныхъ и вертикальныхъ рулей какъ и самые рули заржавѣли, и мы не могли провернуть даже винтовъ.

Мои минно-машинисты, отборные специалисты инструктора Миннаго Класса чуть не плакали отъ досады.

Теперь понятно, почему я просилъ выслать мнѣ бронзовыя мины для наружныхъ аппаратовъ. Не помню сейчасъ какія работы слѣдовало бы произвести, чтобы приспособить другія мины къ этимъ аппаратамъ; но убѣжденъ, что съ помощью Лейт. Сергѣева мы и съ этой задачей справились бы.

Возможно, что я распорядился эти работы произвести. (слышалъ, что Сергѣевъ, если онъ живъ и здоровъ, проживаетъ въ Марселѣ).

Я предполагалъ дойти до Гензана посмотрѣть, что дѣлается въ порту, но нашелъ густой туманъ, безнадежный изъ-за безвѣтрія. Пришлось лечь на обратный курсъ. До самаго Владивостока изъ тумана не выходили. По временамъ, когда шли подъ моторами казалось слышали шумъ винтовъ судна или судовъ, но въ этомъ у меня увѣренности нѣтъ. Кстати, примѣрно въ это время и въ этомъ мѣстѣ была захвачена японцами военная парусная шхуна подъ командой Лейт. Новопашеннаго. Думается, что японцы искали насъ, но мы проскочили.

Наша динамо шумѣла такъ, что можно было опасаться, что насъ захватятъ. На этотъ случай къ бензиновымъ систернамъ были приспособлены подрывные патроны съ двухминутными шнурами. Лодку бы мы взорвали, но сами бы были захвачены. . .

11 Апрѣля въ 4 часа дня прибылъ во Владивостокъ, пробывъ въ морѣ 14 сутокъ.

Пробывъ буквально все время на ногахъ и безъ отдыха и сна, я получилъ отекъ ногъ, такъ какъ былъ все время въ резиновыхъ сапогахъ. Вызванный экипажный врачъ, докторъ Браше, милѣйшій человѣкъ и отличный докторъ, выпустилъ изъ ногъ воду, забинтовалъ и только послѣ этого я смогъ явиться по начальству. Послѣ этого я проспалъ цѣлые сутки. По приказу Командира Порта меня не безпокоили, и во время Пасхальнаго объѣзда судовъ, меня замѣщалъ Князь Трубецкой.

За время моего отсутствія, конфискованный пароходъ, переименованный въ транспортъ 2-го ранга «Шилка» былъ назначенъ въ отрядъ маткой подводныхъ лодокъ.

Я былъ назначенъ командиромъ «Шилки» съ оставленіемъ въ должности Начальника Отряда. Лейт. фонъ деръ Раабъ Тиленъ получилъ въ командованіе «Касатку», а

Лейт. Штеръ (Сиб. Эк.), прекрасный офицеръ, былъ назначенъ командиромъ «Форели».

Также во время моего отсутствія была назначена комиссія для выработки пищевого режима для командъ подводныхъ лодокъ подъ предсѣдательствомъ доктора Гамзюкова, нѣсколькихъ докторовъ и при участіи кого-то (не помню) изъ командировъ подводныхъ лодокъ. Комиссія составила совершенно невозможный режимъ, болѣе пригодный для института благородныхъ дѣвицъ, чѣмъ для командъ и вогнала стоимость дневного пропитанія одного матроса чуть не до 80 коп. въ день (напр., каждому матросу полагалось полъ банки консервированного молока).

Я положилъ заключеніе комиссіи въ письменный столъ. Судовой врачъ «Шилки» д-ръ Іовлевъ былъ со мной вполнѣ согласенъ. Даже команды изъ примѣра «Касатки», прекрасно поняли всю ненадобность подобнаго режима, такъ какъ всѣ мы вернулись пополнѣвшими.

Получивъ «Шилку», я занялся ея переоборудованіемъ. Конечно, это была работа Кораблестроительнаго Отдѣла Порта.

На «Шилкѣ» были установлены 2-120 м/м, 4-75 м/м и 4-57 м/м орудія, построены патронные погреба, оборудована подача, построены каюты для офицерскаго состава отряда, жилая палуба для командъ подводныхъ лодокъ и помѣщеніе для судового состава (судовой команды было до 180 человѣкъ). Работы были произведены чрезвычайно быстро. Нашъ отрядъ подводнаго плаванія получилъ названіе: «Отрядъ судовъ особаго назначенія».

Вновь прибывшій около 15 Мая Командующій Флотомъ Вице-Адмиралъ Бирилевъ сдѣлалъ отряду смотръ и остался очень доволенъ.

Отрядъ въ это время несъ службу чисто боевого характера. — Между островами Русскимъ и Аскольдъ постоянно крейсировали дежурныя лодки. Каждое утро всѣ лодки, кромѣ отдежурившей, выходили на практическія занятія — погруженіе, стрѣльба минами и т. д.

Вскорѣ послѣ Цусимскаго боя Адм. Бирилевъ уѣхалъ въ Петербургъ.

Передъ его отъѣздомъ, на собраніи начальниковъ отдѣльныхъ частей и командировъ судовъ, я сдѣлалъ ему подробный докладъ о первомъ пробномъ плаваніи «Касатки» въ боевой обстановкѣ и о всѣхъ обнаруженныхъ недостаткахъ, изъ коихъ главный былъ тихоходность, а

также раскритиковалъ докладъ комиссіи объ «институтскомъ» пищевомъ режимѣ, что вызвало общій смѣхъ.

Послѣ отъѣзда Бирилева, все вошло въ свою коллею.

Къ этому времени изъ 14 лодокъ, готовыхъ было 9.

Былъ произведенъ опытъ — съ какого разстоянія подводная лодка можетъ быть обнаружена кораблемъ. Для этой цѣли былъ назначенъ Кр. «Россія» (Командиръ кап. 1 р. Лилье, Ст. Оф. К-нъ 2 р. Керберъ). Атакующая п/л «Форель», при полномъ вниманіи всего личнаго состава была обнаружена въ двухъ кабельтовыхъ. Погода была почти штилевая, будь эта лодка покрупнѣе — дистанція была бы больше, но не на много, но если бы погода была свѣжая, то и дистанція была бы меньше.

Прибывшій во Владивостокъ, Кор. Инж. Полк. Бѣляевъ, цѣль прибытія котораго была мнѣ неизвѣстна, осмотрѣлъ лодки, ознакомился со всѣми произведенными передѣлками и, очевидно, будучи со всѣмъ согласенъ, уѣхалъ не давъ никакихъ указаній. Кромѣ установки добавочной рубки на лодкахъ типа Бубнова-Беклемишева, по соглашенію съ командирами этихъ лодокъ были убраны переборки изъ бѣлаго желѣза офицерскихъ каютъ, какъ мѣшающія управленію лодки.

Много вниманія было удѣлено мною аппаратамъ Щенсновича, на лодкахъ типа Бубнова-Беклемишева, но до конца я не получилъ увѣренности, что эти аппараты будутъ работать безотказно.

Несмотря на усиленныя стрѣльбы минами, ни одна мина не была потеряна.

Не было и крупныхъ несчастныхъ случаевъ съ людьми — два легких случая взрывовъ гремучаго газа на «Дельфинѣ» и «Форели» произошли по неосторожности матросовъ, закурившихъ въ лодкѣ. Одинъ былъ серьезно обожженъ, другой отдѣлался легкимъ обалдѣніемъ.

Интенсивная работа велась все время до заключенія перемирія.

За это время лодки имѣли два боевыхъ похода.

Вскорѣ я былъ, по причинамъ, вполнѣ понятнымъ, освобожденъ отъ командованія «Шилкой» (Командиромъ могъ быть только Кап. 2 ранга, я же былъ Лейтенантомъ), чему я былъ очень радъ, такъ какъ дѣла по отряду было болѣе чѣмъ достаточно. Замѣнилъ меня Капитанъ 2 ранга П. И. Паттонъ Фантонъ де Верайонъ.

Изъ деликатности я перенесъ свой брейдъ-вымпелъ на «Касатку».

Хотя щекотливость моего положенія заключалась въ томъ, что мнѣ, Лейтенанту былъ подчиненъ Кап. 2 р. но, благодаря прекрасному характеру Петра Ивановича все конечно обошлось безъ недоразумѣній. Надѣюсь, что П. И. съ которымъ у меня сохранились наилучшія отношенія, благополучно здравствуетъ и до сихъ поръ. Жить я остался на «Шилкѣ», для чего приспособили штурманскую рубку. Кабинетъ у насъ былъ общій, письменные столы приставлены другъ къ другу и мы сидѣли лицомъ къ лицу.

Конечно получилась маленькая невязка, — оказалось, что командовалъ отрядомъ лейтенантъ, а въ подчиненіи у него былъ штабъ офицеръ, да еще командиръ судна второго ранга. На одномъ рапортѣ Паттона, чуть ли не на первомъ, Адм. Греве положилъ резолюцію «подать по начальству». Петръ Ивановичъ вскипѣлъ на пять минутъ и смотрѣлъ на меня презло нѣкоторый моментъ; затѣмъ благодаря своему характеру, лучше котораго, я думаю, найти трудно, расхохотался и все обошлось благополучно. Мы съ нимъ были на «ты».

Точно не помню даты, когда состоялся походъ трехъ лодокъ, это было еще до пріѣзда Адм. Бирилева. Не всѣ лодки были готовы и только три могли принять въ немъ участіе.

Помнится, въ апрѣлѣ 1905 года меня вызвали къ ген. Казбеку, гдѣ я засталъ Адм. Греве, Кап. 2 р. Барона Радена и др. Въ это время нашихъ крейсеровъ во Владивостокѣ не было — они ушли къ Сахалину.

Ген. Казбекъ сообщилъ, что по полученнымъ свѣдѣніямъ, непріятельскіе крейсера вошли въ бухту Преображенія, и спросилъ, не можемъ ли мы ихъ атаковать.

Баронъ Раденъ, который командовалъ дивизіономъ миноносцевъ отказался, такъ какъ его миноносцы перебирали механизмы. Изъ моихъ лодокъ были готовы «Касатка», «Дельфинъ» и «Сомъ», кои я и предложилъ послать. Походъ было приказано держать въ величайшемъ секретѣ.

Надо было достать боевыя зарядныя отдѣленія для «Дельфина» и «Сома». Я поѣхалъ въ минный городокъ и досталъ ихъ съ трудомъ.

Доставивъ зарядныя отдѣленія по назначенію и сдѣ1 лавъ всѣ распоряженія (я предполагалъ выйти въ море

съ темнотой), я пошелъ въ театръ, гдѣ отъ одной весьма высокопоставленной дамы, сидѣвшей рядомъ со мной узналъ о предстоящемъ походѣ, и что она узнала о немъ отъ Ген. Казбека. Такъ у насъ хранились секреты.

Увѣривъ ее, что генералъ ее мистифицируетъ, я принялъ ея приглашеніе поужинать у нея послѣ театра, предварительно отдавъ распоряженіе по телефону кн. Трубецкому выйти въ море въ полночь и обѣщалъ ихъ догнать у Аскольда.

Въ 3 ч. утра вышелъ на «Касаткѣ» въ море и около 10 утра догналъ обѣ лодки у Аскольда. Командиръ «Дельфина» доложилъ мнѣ, что у него неисправенъ моторъ.

Приказавъ ему слѣдовать въ бухту Находка и тамъ меня ожидать, имѣя въ кильватерѣ «Сома», продолжалъ слѣдовать по назначенію.

Ночью шли безъ огней. Послѣ 2 сутокъ въ походѣ, на разсвѣтѣ, подходя къ бухтѣ Преображенія, обнаружилъ отсутствіе «Сома».

Нашелъ легкій туманъ, который постепенно началъ сгущаться .Привелъ лодку въ боевое положеніе (т. е. полуподводное).

Вскорѣ въ перископъ обнаружилъ бурунъ, какъ будто отъ идущаго судна. При ближайшемъ разсмотрѣніи оказалось, что это подводный камень, о который разбивалась зыбь. Всплылъ и въ надводномъ положеніи обошелъ всю бухту, но непріятельскихъ судовъ не обнаружилъ, и пошелъ обратно во Владивостокъ.

Въ 10 час. утра, выйдя изъ бухты, замѣтилъ перископъ «Сома», идущаго на Остъ — и скоро скрывшагося въ туманѣ.

Повернулъ къ бухтѣ Находка, такъ какъ отсутствіе «Дельфина» и «Сома» начало меня безпокоить.

Войдя въ бухту нашелъ тамъ обѣ лодки, стоящими на якорѣ.

Командиры явились съ докладомъ. — К-ръ «Дельфина» сообщилъ, что ему полностью пришлось перебрать большой моторъ, но что на слѣдующее утро онъ будетъ готовъ итти въ море.

Трубецкой подалъ мнѣ рапортъ, что близъ бухты Преображенія, въ 10 ч. утра онъ усмотрѣлъ два непріятельскихъ крейсера, которые, увидѣвъ его положили лѣво на бортъ и скрылись въ туманѣ. Не слыша ихъ онъ всплылъ и пошелъ въ бухту Находка. Я высказалъ ему предположе-

ніе, что онъ видѣлъ «Касатку», а не непріятельскіе крейсера, но онъ настаивалъ на своемъ.

Оба командира просили разрѣшенія итти на слѣдующее утро во Владивостокъ, которое и получили, я же, имѣя вдвое тихій ходъ, вышелъ немедленно съ расчетомъ, прійти одновременно съ ними, но пришелъ позже.

По выходѣ встрѣтилъ густой туманъ и крупную зыбь. Команду пришлось убрать внизъ и люкъ задраить, остался вдвоемъ съ рулевымъ наверху. Къ ночи зыбь увеличилась, туманъ еще больше сгустился, хотя по временамъ въ зенитѣ пробивалась луна.

Около 10 час. вечера рулевой со слезами сказалъ мнѣ, что больше править рулемъ онъ не въ состояніи. Привязавъ его къ рубкѣ, сталъ самъ на руль. Привести къ вѣтру, отдраить люкъ и вызвать ему смѣну, я не рѣшился — лодку могло залить.

Черезъ нѣсколько часовъ я началъ галлюцинировать — мнѣ казалось, что я иду по Невскому проспекту и справа и слѣва вижу ряды освѣщенныхъ магазиновъ.

Затѣмъ произошло то, чему я объясненія дать не могу — мнѣ привидѣлась стоящая на носу лодки большая фигура Спасителя въ хитонѣ, какъ Его изображаютъ.

Онъ стоялъ бокомъ, протянувъ руки, какъ будто собираясь оттолкнуть лодку.

Совершенно инстинктивно я положилъ руль, носъ бросился влѣво, и я и рулевой ясно увидѣли прочертившій по борту камень. Боцманъ Рябининъ, котораго я замѣнялъ на рулѣ только закричалъ:

— «Какъ Вы В. В. увидѣли камень, я замѣтилъ его только тогда, когда носъ покатился влѣво». Отъ переутомленія Рябининъ не могъ заснуть, почему и видѣлъ все происшедшее. Не положи я руля, мы могли бы удариться миной о камень и тогда бы отъ лодки не осталось и слѣда. Повторяю — объяснить этотъ случай я не берусь.

Присутствіе камня показало, что я держу слишкомъ близко къ берегу, сталъ держать мористѣй. Пришлось править по лунѣ, другого способа у меня не было.

Около полудня подошелъ къ Русскому Острову и пошелъ въ обходъ по его западную сторону, гдѣ плотно усѣлся на мель. Пришлось послать человѣка на берегъ вплавь, чтобы сообщить Неелову о посадкѣ и просить прислать буксиръ.

Черезъ часъ портовый буксиръ стащилъ лодку съ

мели. Поврежденій, конечно, никакихъ не оказалось — подв. лодки обладали прочными корпусами, почему я такъ смѣло, безъ картъ заходилъ во всякія дыры.

Между прочимъ распросилъ помощника кн. Трубецкого Лейт. Дена о походѣ. Оказалось, онъ ничего не видѣлъ и не слышалъ: «Сомъ» имѣлъ только одинъ перископъ. Явившись по начальству, передалъ рапортъ Трубецкого съ надписью только «на усмотрѣніе».

Черезъ двѣ или три недѣли, Ген. Казбекъ, получивъ рапортъ Трубецкого, приказалъ выдать командѣ «Сома» два георгіевскихъ креста, а мнѣ было приказано представить Трубецкого къ очередной наградѣ, ордену Св. Станислава 2 ст.

Кн. Трубецкой былъ вообще безукоризненно бравый командиръ лодки, сильно дисциплинаренъ. Но въ этотъ разъ я былъ настолько увѣренъ въ томъ, что непріятеля не было, а была (навѣрно была) галлюцинація зрѣнія отъ усталости, что постѣснялся прибавить мечи къ ордену, о чемъ впослѣдствіи очень жалѣлъ. Отъ этого не было-бы грѣха. Сколько разъ лодки продѣлывали чудеса храбрости и подвергались сильной опасности безъ всякаго боя.

Доволно сказать, что, когда война окончилась, японцы сообщили намъ, что на пространствѣ между островомъ Аскольдомъ и Русскимъ они, японцы, поставили минныя загражденія въ числѣ 450 штукъ, еще до функціонированія отряда подводныхъ лодокъ. Это же самое мѣсто было мѣстомъ нашихъ практическихъ плаваній подъ водой. Лодки такимъ образомъ подвергались постоянной опасности и хотя мы непріятеля и не видѣли въ этотъ походъ, считаю что награды были выданы вполнѣ справедливо.

Причиной же нашего похода, какъ выяснилось, былъ сваленный вѣтромъ телеграфный столбъ, который оборвалъ проводники. Телеграфистъ, не добившись связи съ бухтой Преображенія, по своему соображенію рѣшилъ, что тамъ высадились японцы и прервали связь.

Незадолго до Цусимскаго боя, я просилъ разрѣшенія раздѣлить отрядъ на два полу-отряда по 4 лодки въ каждомъ и послать въ Цусимскій Проливъ и къ островy Цусима въ расчетѣ на то, что Адм. Рожественскій пойдетъ черезъ Цусимскій Проливъ.

Адм. Греве запросилъ Петербургъ, но получилъ категорическое приказаніе никакихъ судовъ изъ порта не вы-

пускать. Признаться это приказаніе мнѣ было совершенно непонятно. Для чего же мы тамъ существовали?

Изъ англійскихъ источниковъ намъ было извѣстно, что японцы опасались приближаться къ Владивостоку, который къ этому времени былъ основательно защищенъ. Между тѣмъ, всѣ мы жаждали прихода непріятеля, и очень скучали.

Послѣ Цусимскаго боя во Владивостокъ прибыли «Алмазъ» и два миноносца, а изъ бухты Св. Ольги прибыли офицеры и команда взорваннаго крейсера «Изумрудъ».

Въ честь прибывшаго Принца Генриха Прусскаго отряду было устроено нѣчто вродѣ смотра. Онъ съ острова Эгершельдъ наблюдалъ за эволюціями отряда (я держалъ брейдъ-вымпелъ на «Осетрѣ»), послѣ чего миной п/л «Форель» (Лейт. Штеръ) былъ взорванъ спеціальный вертикальный щитъ 30 ф. дл. и 15 ф. глубины.

Адм. Греве очень безпокоился не будетъ ли промаха. Пом. Кап. надъ Портомъ Полк. Ломанъ и Нач. Стр. Части Лейт. Барташевичъ были посланы ко мнѣ Адм. Греве и рекомендовали мнѣ, въ случаѣ промаха, взорвать щитъ съ берега съ помощью подрывного патрона. Оба эти предложенія я съ негодованіемъ отклонилъ, потому что гораздо большій позоръ будетъ если пущенная съ лодки мина покажется на поверхности пройдя линію щита (по случайности), а щитъ взорвется отъ совершенно неизвѣстной причины. Я просилъ передать Адмиралу, чтобы за исходъ онъ не безпокоился.

Все сошло блестяще и отрядъ получилъ очень лестный благодарственный приказъ, но никакихъ наградъ, хотя на нихъ мы и расчитывали.

Въ іюлѣ разработали планъ похода всѣми подводными лодками и Тр. «Шилка». Цѣль похода было устроить японцамъ ловушку, при чемъ «Шилка» должна была служить приманкой, а подв. лодки должны были атаковать непріятеля, буде онъ покажется.

Къ концу іюля пришли въ заливъ Посьетъ. Тамъ стоялъ Стрѣлковый полкъ трехбатальоннаго состава, съ командиромъ котораго мы подружились. Онъ пригласилъ насъ на полковой праздникъ, который приходился на 30 іюля. Къ сожалѣнію я забылъ фамилію этого милѣйшаго полковника, котораго я встрѣтилъ еще разъ во время Великой Войны въ Ризе, гдѣ я былъ начальникомъ высадки десанта на берегу. Высадилась дивизія пластуновъ и коман-

довалъ ею Генералъ-Лейтенантъ, бывшій командиръ стрѣлковаго полка въ заливѣ Посьетъ.

Такъ какъ до праздника оставалось два или три дня, то я предложилъ командиру «Шилки» выйти въ море выполнить разработанный планъ.

Передъ выходомъ изъ Владивостока, я запросилъ Портъ, нѣтъ ли нашихъ судовъ въ морѣ и получилъ отвѣтъ, что всѣ суда находятся въ порту. Конечно, я увѣдомилъ объ этомъ и командира «Шилки».

На время похода, на должность артиллерійскаго офицера на «Шилку» я назначилъ Лейт. Бѣлкина, командира «Налима».

«Шилка» съ двумя подводными лодками на буксирѣ вышла въ море, я же съ остальными остался въ Заливѣ Посьетъ.

Приняли участіе въ полковомъ праздникѣ, на парадѣ участвовала и наша полурота.

Послѣ парада, какъ было условлено, вышелъ съ остальными лодками на встрѣчу «Шилкѣ», которую вскорѣ и встрѣтили. Дальнѣйшее описаніе изъ донесенія командира «Шилки». Отойдя на сутки отъ Залива Посьетъ онъ усмотрѣлъ на горизонтѣ 6 или 7 дымковъ, а затѣмъ и нѣсколько военныхъ судовъ подъ стеньговыми флагами, кромѣ того на горизонтѣ были видны и другіе дымы.

Зная, что въ морѣ нашихъ судовъ нѣтъ, онъ приказалъ пробить боевую тревогу и отдать буксиры Подв. лодокъ, которыя и стали выходить на позицію. Лейт. Бѣлкинъ выжидалъ, когда суда войдутъ въ прицѣльное разстояніе, поставленное на всѣхъ орудіяхъ. Въ это время усмотрѣли, что стеньговые флаги русскіе.

Вскорѣ удалось опознать нашъ дивизіонъ миноносцевъ, за которымъ по словамъ его начальника Барона Раденъ гнались японцы въ большомъ числѣ. Они прекратили погоню раньше, чѣмъ онъ могъ ихъ опознать. Планъ нашъ оказался сорваннымъ. Почему Лейт. Барташевичъ далъ мнѣ такую невѣрную информацію — просто непонятно. Дивизіонъ вышелъ изъ Владивостока за два дня до насъ.

Это былъ послѣдній совмѣстный походъ отряда.

По заключеніи перемирія тр. «Шилка» былъ зачисленъ въ 3-ій рангъ, Кап. 2 р. П. И. Паттонъ съ нами распрощался, а я опять вступилъ въ командованіе «Шилкой», оставаясь Начальникомъ Отряда.

На этомъ закончилась боевая дѣятельность Отряда.

Хотя результаты и оказались незамѣтными, все же отрядъ былъ прекрасной школой, выработавшій отличный офицерскій составъ, изъ коего многіе блестяще проявили себя въ 1-ую Міровую войну.

Пройти черезъ эту школу было нелегко, — стоитъ лишь сравнить наши лодки и современныя. Кромѣ того, одно пребываніе Отряда во Владивостокѣ избавило его отъ прихода непрошенныхъ гостей.

Всѣ событія, о которыхъ я упоминалъ, были запечатлѣны на фотографіяхъ, былъ составленъ прекрасный альбомъ, который былъ посланъ Генералу Линевичу по его просьбѣ для ознакомленія и который такъ и не былъ возвращенъ.

До безпорядковъ въ Владивостокѣ на Отрядѣ не произошло никакихъ событій. Развѣ можно только остановиться на свадьбѣ А. И. Неелова, который у меня на «Шилкѣ» встрѣтилъ одну сестру милосердія по имени Наталія, но ни фамиліи, ни отчества не помню (да проститъ она это мнѣ, если прочтетъ эти строки!). Помню, что это была прелестная дѣвушка, которая оказала столь благодѣтельное вліяніе на своего мужа, что его потомъ нельзя было узнать. Онъ вернулся къ своей ученой карьерѣ. Послѣ Владивостока, я его больше не встрѣчалъ, хотя былъ у него въ Петербургѣ, но засталъ только его жену.

(Окончаніе слѣдуетъ)

ОТЪ РЕДАКЦІИ:

Морскія Записки, Томъ V — № 2, стр. 21, строка 2 сверху слѣдуетъ читать не кн. Черкасскій, а Лейтенантъ Черкасовъ.

Подводная лодка «Форель» не была подарена Россіи Императоромъ Вильгельмомъ II, а была куплена Русскимъ Правительствомъ въ Германіи отъ фирмы "The Germania Werfft. (Морскія Записки, Томъ V — № 2, стр. 22).

ДЕСЯТЬ ЛѢТЪ
на
ИМПЕРАТОРСКОЙ ЯХТѢ
«ШТАНДАРТЪ»

(Продолженіе)

5-го сентября, рано утромъ въ 6 часовъ, весь Императорскій отрядъ снялся съ якоря въ полной тишинѣ, чтобы не разбудить Ихъ Величествъ. Я стоялъ какъ разъ на вахтѣ съ четырехъ утра, и, послѣ аврала, правда, совершенно безшумнаго, поднялся на мостикъ, чтобы принять ходовую вахту. Взглянувъ на карту, я перешелъ на ходовой мостикъ, гдѣ былъ командиръ и штурманъ. Курсъ былъ проложенъ въ Кронштадтъ, но мы шли еще шхернымъ фарватеромъ, только что отпустивъ лоцмана Блумквиста, который водилъ императорскія яхты еще при Александрѣ III. Меня удивило, что конвоиры, шедшіе по фарватеру въ кильватерной колоннѣ продолжаютъ такъ и итти и, что штабъ флагъ-капитана не перестраиваетъ ихъ въ походный строй, когда впереди, далеко шелъ миноносецъ гвардейскаго экипажа «Войсковой», который обязанъ былъ отгонять съ пути встрѣчныя суда, а прочіе миноносцы шли у насъ по бокамъ. Но, такъ какъ это было дѣло штаба, то мнѣ нечего было заботиться объ этомъ. Я началъ осматриваться, не пора ли мѣнять курсъ на Кронштадтъ, что, впрочемъ, было дѣло командира и штурмановъ и спросилъ старшаго штурмана, что можно, вѣдь, уже ложится на остъ; Конюшковъ отвѣтилъ, что подождемъ еще немного, а Чагинъ ходитъ по мостику, и, какъ будто бы не видитъ, что можно уже мѣнять курсъ. Я рѣшилъ напомнить и спрашиваю, можно ли мѣнять курсъ, что молъ прошли поворотный пунктъ на Стирсуденъ. А Чагинъ мнѣ говоритъ: — «Да мы идемъ въ Котку». — Я очень удивился. Всѣ приготовленія были къ съѣзду съ яхты въ это утро, и вдругъ продолженіе плаванія. Конечно, удивленіе было очень пріятное.

— «Что, не ожидали?» —

— «Никакъ нѣтъ, вѣдь, вчера говорили, что идемъ въ Кронштадтъ, кончать плаваніе». —

— Мало ли что говорятъ, ворочайте-ка на вестъ... больше, больше кладите». —

Такъ мы пошли въ Котку и плаваніе продолжалось. Оказалось, что въ Петербургѣ были рабочія волненія и вообще неспокойно, и Государю отсовѣтовали, въ такое время, дѣлать парадъ, тѣмъ болѣе, что онъ былъ предназначенъ въ самомъ городѣ.

Въ полдень мы бросили якорь въ той самой бухтѣ Лангекоски, въ которой стояли нѣсколько недѣль тому назадъ, и, въ глубинѣ которой, расположена рыбная дача Александра III.

Государь вышелъ къ подъему флага и потребовалъ бланкъ для радіо. Я отлично помню эту первую телеграмму по нашему безпроволочному телеграфу, написанную собственноручно Государемъ, потому что она была вставлена въ рамку и висѣла въ рубкѣ, именно какъ первое радіо, посланное Государемъ съ яхты въ это плаваніе, и имъ же самимъ написанное. Я первый разъ видѣлъ почеркъ царя; онъ былъ очень ровный, но всѣ буквы были не связаны между собою, и не совсѣмъ ровны, но очень отчетливый, ясный, и Государь составилъ текстъ безъ всякихъ поправокъ. Вотъ приблизительно, и, пожалуй, и совершенно вѣрно: — «Поздравляю дорогихъ кавалергардовъ съ праздникомъ. Надѣюсь, въ скоромъ времени полюбоваться ими». — Я запомнилъ это оттого, что Государь писалъ передо мной, на мостикѣ, за нѣсколько минутъ до подъема флага, который поднималъ я, стоя на вахтѣ отъ 4-хъ до 8-ми утра, и кромѣ того, имѣя потомъ, постоянно массу отправокъ телеграммъ по радіо, по должности флагъ-офицера, — я всегда имѣлъ передъ глазами этотъ бланкъ въ рамкѣ, вывѣшенный въ нашей рубкѣ безпроволочной станціи.

Въ Коткѣ охотъ не было. Только гуляли по островамъ и смотрѣли разъ или два на рыбную ловлю. Государь не любилъ это занятіе, и рыбу ловили постоянные рыбаки, къ тому же и уловъ былъ не важный. За то маленькая дачка тутъ прекрасна. Это совсѣмъ простой домикъ, очень скромно убранный въ финскомъ вкусѣ и русскомъ. Мебель полированная, полы деревянные, стѣны бревенчатыя, небольшой балконъ выходитъ прямо на стремнину рѣчки,

надъ которой устроена тоня и мостки. Не знаю, — переѣзжалъ ли Александръ III съ яхты жить въ него, или же только проводилъ время. Государь же ни разу даже не устраивалъ въ немъ пикника, на которомъ можно было бы сварить или зажарить свѣжей рыбки, и только мимоходомъ присаживался на камняхъ у рѣчки, покурить и послушать живое бурчаніе и клокотаніе быстраго теченія. За то прогулки тутъ были отличныя. Чудный лѣсъ, хорошія дорожки, разнообразная природа. И полянки, и чистый боръ изъ сосенъ, громадныя мачтовыя деревья и камень, покрытый мхомъ, по которому такъ мягко и пріятно ходить. Государыня была здорова, весела и всегда въ отличномъ расположеніи духа. А. А. Танѣева была предметомъ общихъ шутокъ и вниманія. Скоро сюда пришелъ на новой яхтѣ морского министра, генералъ А. А. Орловъ, командиръ уланъ Ея Величества, большой другъ семьи. Онъ въ это время былъ совершенно здоровъ и никто не думалъ, что черезъ годъ его уже не будетъ.

Княжны были страшно рады продолженію плаванія. Онѣ каждое утро съѣзжали на берегъ съ нянюшками и офицерами, возились на берегу и наслаждались прекраснымъ воздухомъ, когда въ лѣсу пахло такимъ озономъ, какъ будто бы его нарочно разбрызгивали.

Днемъ, при съѣздахъ, всѣ бѣгали, играя въ горѣлки, въ пятнашки, водили хороводы и Государыня въ этомъ году еще много ходила, беззаботно смѣялась, и нельзя было предполагать, что такъ скоро, какъ это случилось въ послѣднія плаванія, здоровье Ея Величества такъ ухудшиться, и она станетъ такъ страдать, что отойдетъ отъ всего мірскаго.

Государь былъ одинаково и неизмѣнно расположенъ ко всѣмъ лицамъ свиты и нашимъ офицерамъ, и это первое плаваніе было на рѣдкость удачнымъ и дружнымъ, какъ по внутренней жизни, такъ и по природнымъ условіямъ. Осень была золотая, погода стояла чудная, море было тихо, и мы всѣ съ горечью думали, что все-же, скоро придется возвращатсья на «зимнія квартиры».

Въ это же время, къ отряду присоединилась новая яхта морского министра, «Нева». Самъ министръ очень хвастался ею и возилъ всѣхъ осматривать помѣщенія и дѣйствительно отличныя картины художниковъ Ткаченко и, если не ошибаюсь, Судковскаго.

Постоявъ въ Коткѣ, мы пошли въ одинъ, очень закры-

тый съ моря и, тихій рейдъ около Выборга, потому что иногда начинало уже задувать съ моря, и на рейды закатывалась крупная волна, что безпокоило стоянку и все время надо было быть на чеку у якоря, и имѣть второй якорь въ готовности къ отдачѣ. Новый выбранный рейдъ находился около деревушки Питкопасъ, и такъ и назывался, и когда мы пришли туда, то онъ такъ понравился Ихъ Величествамъ, что Государь приказалъ его впредь именовать рейдомъ «Штандартъ», и это, на немъ, впослѣдствіи яхта и стояла большую часть во время плаваній Ихъ Величествъ.

Рейдъ этотъ, въ четырехъ часахъ отъ Петербурга и въ двухъ часахъ отъ Выборга. Онъ совершенно закрытъ съ сѣвера и зюйдъ-веста, изъ каковыхъ направленій, въ Финскомъ заливѣ, чаще всего и свирѣпѣе задуваетъ. Впослѣдствіи на немъ даже поставили для яхты бочку на мертвомъ якорѣ, совсѣмъ на глубинѣ, такъ что стоять было совершенно безопасно при самыхъ свѣжихъ вѣтрахъ. Кругомъ, на берегахъ рейда, не было никакихъ селеній, ни даже одиночныхъ жилищъ. Только совсѣмъ въ глубинѣ, гдѣ было уже мелко, даже для лайбъ, была небольшая деревушка, въ которую, чуть не разъ въ недѣлю, заходилъ совсѣмъ маленькій пароходикъ, и куда иногда Государь ходилъ на быстроходномъ моторѣ, чтобы отъ этой деревушки вернуться пѣшкомъ на яхту — это была одна изъ любимыхъ прогулокъ Государя, разстояніе было 17 верстъ.

Здѣсь было опять нѣсколько охотъ на окрестныхъ островахъ, и можно было совершать прогулки по новымъ мѣстамъ. Для Наслѣдника выбрали очень хорошій пляжъ, правда не песчаный, но очень живописный, разобрали камни, и въ послѣдующіе годы охранники даже умудрились откуда то привести песку и устроить нѣкоторое подобіе маленькаго странда. Берегъ этотъ назывался «берегомъ Наслѣдника». Государь каждый день продолжалъ грести на двойкѣ или на своей байдаркѣ, которую конвоировала капитанская гичка, и мы очень жалѣли, что ни у кого изъ насъ не было байдарокъ. Даже рѣшили устроить складчину, и къ будущему году завести на яхтѣ байдарки. Узнавъ объ этомъ, Государь приказалъ заказать для офицеровъ четыре байдарки на его личныя средства. Чагинъ поручилъ это мнѣ, такъ какъ ихъ строили только въ Петербургскомъ яхтъ-клубѣ, гдѣ я часто бывалъ съ моихъ юношескихъ лѣтъ. Строителемъ въ яхтъ-клубѣ былъ из-

вѣстный спортсмэнъ Е. А. Кунъ, который намъ и сдѣлалъ байдарки изъ краснаго дерева, три поменьше, а одну побольше, спеціально для людей съ вѣсомъ, вродѣ флигель-адъютанта Дрентельнъ или меня.

Когда Государь гребъ на двойкѣ, то на рулѣ очень часто сидѣла Императрица, иногда съ одной изъ великихъ княженъ.

Надо отмѣтить, что Ихъ Величества съ первыхъ же дней плаваній всегда отлично запоминали имена и отчества всѣхъ офицеровъ яхты, равно какъ и княжны, и потомъ уже помнили навсегда. Мало того, они отлично запоминали имена и отчества многихъ офицеровъ съ отряда конвоирующихъ судовъ и многихъ офицеровъ особенно хорошо помнили и всегда старались оказать какое либо вниманіе. Я не говорю что они хорошо знали командующихъ дивизіономъ, который насъ конвоировалъ, но напримѣръ княжны очень любили лейтенанта Н. Н. Пини, моего товарища по корпусу, который часто у меня бывалъ, или Лейт. П. П. Делло, который обладая, по моему товарищескому мнѣнію, неважнымъ голосомъ, иногда пѣлъ въ каютъ-компаніи, а княжны очень любили слушать, или, вѣрнѣе, подслушивать черезъ свѣтлый люкъ его музыкальные таланты. Кромѣ того княжны очень любили Лейт. А. К. Пилкина, моего друга, но младшіе по выпуску, который часто пріѣзжалъ на яхту съ «Алмаза», когда этотъ крейсеръ былъ недолго у насъ въ охранѣ. Пилкинъ былъ очень строенъ, ловокъ и красивъ, и всѣмъ дамамъ, и свитѣ, и нянюшкамъ онъ очень нравился, и княжны называли его — «со свит!»

Каждое воскресеніе флагмана и командиры приглашались къ обѣднѣ и высочайшему завтраку, а со всѣхъ судовъ отряда привозились отдѣленія команды для присутствія на богослуженіи, послѣ чего эти команды выстраивались на верхней палубѣ и Государь обходилъ ихъ. По буднямъ приглашались съ судовъ отряда по четыре младшихъ офицера, такъ что, при продолжительныхъ плаваніяхъ, многіе бывали по нѣсколько разъ. И всегда Ихъ Величества, и особенно дѣти, помнили фамиліи, даже черезъ нѣсколько лѣтъ, и на чемъ кто плавалъ.

Кромѣ судовъ-конвоировъ, на рейдѣ, всегда во время плаваній Ихъ Величествъ стояла яхта Финскаго лоцманскаго и маячнаго вѣдомства «Эллекенъ»,очень чистенькое суденышко, на которомъ держалъ флагъ начальникъ этого

вѣдомства, Генералъ Шеманъ, бывшій русскій морской офицеръ, шведъ по происхожденію, очень плохо говорившій по русски. Генералъ былъ очень уважаемая личность, и когда, въ слѣдующемъ году яхта сѣла на камень, это для него былъ сильный ударъ, отъ котораго онъ, кажется не могъ оправиться до конца своей жизни. Шеманъ былъ очень преданъ Монарху и Россіи, и я упоминаю объ этомъ потому, что говорили и писали, что онъ былъ изъ сепаратистовъ, но это не вѣрно. Я имѣлъ съ нимъ много дѣлъ потомъ, по должности флагъ-офицера при флагъ-капитанѣ.

Судовой день на яхтѣ протекалъ какъ на всякомъ военномъ суднѣ. Государь обязательно хотѣлъ, чтобы его яхта была, прежде всего, военнымъ судномъ, а затѣмъ уже яхтой. И это было въ противуположность установленнымъ распорядкамъ и образу жизни на яхтахъ другихъ монарховъ. У англичанъ, яхта «Викторія и Альбертъ» была, прежде всего, плавучій дворецъ, а потомъ яхта, и ни въ коемъ случаѣ не военное судно. У Германскаго Императора «Гогенцоллернъ» была военная, и исключительно военная яхта, собственно пароходъ, потому что ничего яхтеннаго у Вильгельма въ «Гогенцоллернѣ» не было. Даже скорѣе это былъ строгій военный транспортъ, отдѣланный для монарха, который любилъ и понималъ море, точно также какъ и свой флотъ. Напримѣръ, было бы совершенно невѣроятно чтобы Государь, на «Штандартѣ», шелъ головнымъ нашего флота, точно также невѣроятно, чтобы англійскій король возглавлялъ на своей яхтѣ кильватерную колонну англійскаго флота, поднимая на ней эволюціонные сигналы. А Вильгельмъ водилъ германскій флотъ. Онъ былъ дѣйствительно адмираломъ своего любимаго флота.

Подъемъ флага происходилъ у насъ какъ во всемъ флотѣ, въ 8 часовъ утра, но только церемонія происходила не на шханцахъ, какъ на военныхъ судахъ, а на бакѣ. Командиръ принималъ рапорты отъ офицеровъ завѣдующихъ частями, обходилъ караулы и команду, послѣ чего поднимали флагъ, музыканты играли извѣстный во флотѣ Николаевскій маршъ, послѣ чего гимнъ, и при расхожденіи караула — маршъ. Княжны очень любили эту церемонію, и такъ какъ онѣ вставали раньше родителей, то почти что всегда присутствовали при этомъ, стоя, однако, гдѣ нибудь въ сторонкѣ. Послѣ окончанія церемоніи имъ играли ихъ полковые марши, что они очень любили. Къ девяти ча-

самъ Государь выходилъ на верхнюю палубу, гдѣ его встрѣчалъ командиръ или флагъ-капитанъ, и почти всегда А. А. Дрентельнъ, къ которому Государь относился съ большимъ уваженіемъ. Съ университетскимъ образованіемъ, сынъ извѣстнаго кіевскаго генералъ-губернатора Дрентельнъ былъ въ Преображенскомъ полку съ Государемъ, и кромѣ того, былъ очень друженъ съ В. К. Сергѣемъ Александровичемъ, женатомъ на сестрѣ Государыни, и съ Ольгой Александровной, сестрой Государя, и обладая сценическими способностями, всегда игралъ въ любительскихъ спектакляхъ у Ольденбурскихъ.

Побывъ немного на палубѣ, Государь шелъ пить чай въ царскую столовую, со всѣми этими лицами, при чемъ Чагинъ иногда, да и Ниловъ уже пили утренній чай у себя и имъ приходилось повторять. Государь пилъ два стакана, въ подстаканникахъ, обязательно съ молокомъ, и ѣлъ свѣжія булки съ отличнымъ масломъ изъ царскосельской или петергофскихъ фермъ.

Послѣ чая подавалась байдарка или двойка, и Государь гребъ часъ, иногда два, возвращаясь ко времени команднаго обѣда въ 11 часовъ, и тутъ ему подавали пробу, которую онъ всегда съ аппетитомъ отвѣдывалъ. Наслѣдникъ же и княжны съѣзжали на берегъ, гдѣ купались, или проводили время за играми и чтеніемъ. Что княжны повидимому не особенно любили, это — ручныя работы, въ противуположность Государынѣ, которая постоянно вязала либо какіе-то шарфы, либо вышивала англійскія бродери, раскрашивала закладки въ книги, открытки, и хотя не обладала какимъ нибудь исключительнымъ талантомъ къ рисованію, вродѣ В. К. Ольги Александровны, очень хорошей художницы, но всѣ эти раскрашиванія были очень милы и опять тутъ чувствовалось воспитаніе.

Государыня выходила на верхнюю палубу, въ первыя плаванія, рано, и почти всегда сопровождала Государя на прогулкахъ на двойкахъ, причемъ всегда, въ такихъ случаяхъ, заходили провѣдать Наслѣдника, что онъ тамъ дѣлаетъ на своемъ берегу. Но впослѣдствіи Государыня выходила только очень поздно, почти къ самому завтраку, а во время послѣднихъ плаваній даже не завтракала со всѣми, а ей подавали особо, на верхней палубѣ, въ укромномъ, защищенномъ мѣстѣ, около гротъ-мачты, особую пищу, которую она сама приказывала себѣ готовить. Напримѣръ, помню что Государынѣ почти каждый день по-

давали обыкновенный картофель въ мундирахъ, а по нашему просто печеный, фаршированный шпинатомъ.

Послѣ высочайшаго завтрака бывали, какъ упомянуто, охоты и съѣзды на берегъ для прогулокъ, а въ дурную погоду устраивались игры и кинематографъ. Въ пять часовъ бывалъ общій чай, при чемъ никто не приглашался спеціально, а просто, кто былъ въ это время на верхней палубѣ, того и просили въ рубку, а княжны тащили за рукава, безъ всякаго стѣсненія, кого только находили наверху. Послѣ этого на яхтѣ наступалъ покой и тишина. Государь уходилъ «читать», какъ онъ говорилъ, и постоянно упоминаетъ въ своемъ дневникѣ, и это было чтеніе не романовъ или книгъ, а государственныхъ дѣлъ.

Въ восемь часовъ былъ обѣдъ, всѣ переодѣвались. Государыня выходила въ массѣ драгоцѣнныхъ камней, и этотъ ассортиментъ мѣнялся каждый день; если у Государыни были одѣты брилліанты, то они были и на головѣ, въ діадемѣ, и на рукахъ, браслеты, и разныя брошки. Если это были изумруды, то все было изъ нихъ, также съ сапфирами и рубинами. Обыкновенно же Государыня носила, кромѣ обручальнаго кольца, только одинъ громадный жемчугъ и изумрудъ, довольно не важный, но вѣроятно дорогой по какой нибудь памяти. Государь носилъ, вмѣстѣ съ обручальнымъ кольцомъ, только крупный сапфиръ. Кромѣ упомянутыхъ портсигаровъ, кои у Государя мѣнялись, и были одинъ лучше другого (но никогда Государь не оставлялъ портсигара на столѣ, чтобы можно было видѣть, что на немъ изображено или написано), Государь имѣлъ золотые часы съ короткой цѣпочкой и съ какой то медалью, которую тоже никогда никто изъ насъ не могъ разсмотрѣть поближе. При купаніяхъ, мы видѣли на простой цѣпочкѣ изъ круглыхъ колечекъ гладкій крестильный крестъ. Никакихъ ключей, амулетовъ, бумажниковъ, спичечницъ у Государя не было, закуривалъ онъ отъ фитиля въ портсигарахъ, который зажигался не то треніемъ, не то отъ какого то приспособленія. Иногда Государь давалъ закурить отъ своего фитиля.

Послѣ обѣда бывали игры, и никогда Государь не ѣздилъ покататься, на катерахъ или на двойкѣ, при тихой и лунной погодѣ, особенно когда бывало тепло. Одинъ разъ была рыбная ловля, устроенная Кап. 1 р. И. А. Виноградскимъ. На другіе суда, напр. на «Полярную Звѣзду» или на конвоиры, Государь никогда не ѣздилъ. Послѣ игръ

пили чай, проводили немного времени наверху, послѣ чего Государь прощался съ тѣми, кто бывалъ въ это время наверху и шелъ къ себѣ. Мы, вахтенные начальники, знали нѣкоторый секретъ, когда Ихъ Величества ложились. Зная всѣ звуки на яхтѣ, это, такъ сказать, дыханіе корабля, мы ловили шумъ воды изъ отливныхъ трубъ ваннъ Ихъ Величествъ, и такимъ образомъ удостовѣрялись, что двѣ ванны взяты, значитъ, уже никто больше не выйдетъ наверхъ. Но, кромѣ того, каютные при каютахъ Ихъ Величествъ были обязаны докладывать вахтеннымъ начальникамъ, когда Ихъ Величества легли спать. Относительно Ея Величества это никогда не выполнялось, но каждый разъ, когда Государь совершенно ложился, приходилъ каютный и докладывалъ: — «Государь Императоръ изволили лечь спать». — Узнавали это они отъ камердинеровъ. Иногда это бывало очень поздно, около двухъ часовъ ночи, и даже позже, но чаще всего въ часъ ночи. Тогда надъ каютами Ихъ Величествъ протягивали лееръ, чтобы никто не ходилъ. По утрамъ надъ каютами тоже не производилась уборка, пока Государь не начнетъ одѣваться, о чемъ каютные тоже узнавали черезъ камердинера. Надъ каютами же Наслѣдника, съ вечера, раскладывали толстый красный коверъ, который заглушалъ всѣ шаги. А на ночь тоже протягивали лееръ.

Такова была въ общихъ чертахъ жизнь на «Штандартѣ» въ теченіи дня, со значительными измѣненіями, когда бывали приходы иностранныхъ монарховъ, а кромѣ того, въ послѣдніе годы вообще жизнь эта нѣсколько измѣнилась, въ связи съ начавшимся болѣзненнымъ состояніемъ Ея Величества, а также и Наслѣдника.

Сентябрь кончился, и Ихъ Величества объявили Чагину, что скоро надо будетъ кончать и плаваніе. Наконецъ былъ выбранъ день ухода съ такъ понравившагося Ихъ Величествамъ рейда Штандартъ. Государь еще разъ подтвердилъ, что наименовываетъ этотъ рейдъ — «Рейдомъ Штандартъ» и что флагъ-капитану надлежитъ сообщить объ этомъ Главному Гидрографическому Управленію, и что Государь повелѣваетъ объявить входъ на этотъ рейдъ во время стоянки судовъ Императорскаго отряда — запрещеннымъ. Я отлично помню, что международное объявленіе, въ бюллетеняхъ навигаціи, было составлено нашимъ старшимъ штурманомъ полковникомъ Конюшковымъ, и что начиналось оно довольно тяжелой фразой, но

которая легко переводилась на иностранные языки. Вотъ начало этого бюллетеня: — «Иногда встрѣчается необходимость сдѣлать запретнымъ входъ на какой либо рейдъ. Мы объявляемъ таковымъ рейдомъ подъ запрещеніемъ... и т. д.» —

Для того, чтобы иностранные суда знали, что такой рейдъ находится подъ запрещеніемъ, при входѣ на него должна была быть установлена мачта съ сигналомъ, обозначающимъ, что это тотъ рейдъ, на который входъ запрещенъ.

Одновременно были объявлены правила расхожденія судовъ въ морѣ съ Императорскимъ отрядомъ, которому всѣ суда должны были давать дорогу, если, конечно, это не влекло для нихъ опасности. Однако будущее показало, что и эти правила были недостаточны, и у насъ, именно на рейдѣ Штандартъ, былъ пренепріятный случай съ однимъ англійскимъ коммерческимъ пароходомъ, который, по недоразумѣнію, нарушилъ эти правила и былъ обстрѣлянъ дежурнымъ миноносцемъ, при чемъ, по мнѣнію многихъ изъ насъ, правъ былъ скорѣе командиръ купца, а наши правила были или не такъ поняты, или страдали неясностью.

Послѣдній обѣдъ былъ очень торжествененъ, Чагинъ сидѣлъ около Императрицы, а Ниловъ около Государя, который во время обѣда всталъ, какъ и мы, и произнесъ очень сердечныя и простыя слова, благодаря за прекрасное плаваніе всѣхъ насъ, и что оно останется у всей Его семьи однимъ изъ лучшихъ воспоминаній. Послѣ чего Государь осушилъ свой бокалъ до дна, что сдѣлали и всѣ мы. Вообще, повидимому, только въ интимномъ кругу, у Государя былъ обычай поздравлять только, скажемъ, такихъ приближенныхъ къ нему лицъ, какъ гофмаршалъ, или флагъ-капитанъ съ днями ихъ рожденій или имянинъ, поднося бокалъ ко рту и выжидая пока поздравляемый встанетъ. Когда это лицо вставало, то Государь дѣлалъ ему безъ словъ привѣтственный знакъ и выпивалъ свой бокалъ до дна, что и дѣлалъ виновникъ этого маленькаго торжества. Дамы, конечно, не вставали, но зато всѣ мужчины ихъ привѣтствовали, со всего стола.

Въ день ухода съ рейда, утромъ, Государь раздавалъ подарки всѣмъ безъ исключенія уходившимъ въ запасъ матросамъ съ яхты. Унтеръ-офицеры получали серебряные часы съ государственнымъ орломъ, и медали за усер-

діе — старшимъ золотыя, младшимъ серебряныя. Матросы запаса по пяти рублей золотомъ и всѣ по медали. Государыня же, съ дѣтьми, раздавали подарки офицерамъ, всѣмъ безъ исключенія, портсигары съ орлами или запонки; на портсигарахъ Государыня и всѣ княжны ставили свои автографы. Я получилъ въ это плаваніе запонки съ орлами. Потомъ княжны давали часы и деньги своимъ дядькамъ, а Государыня особо отличившимся матросамъ и каютнымъ, вродѣ гребцовъ на двойкѣ, старшинамъ катеровъ и вообще по представленію старшаго офицера. Надо отмѣтить, что за все время плаваній, никогда никто не слыхалъ никакихъ жалобъ, даже, скажемъ, совсѣмъ тайныхъ, отъ матросовъ, что вотъ, молъ, такого-то, не за что наградили. Старшіе офицеры въ этомъ отношеніи были очень справедливы и очень строги. Кромѣ развѣ одного случая за всѣ десять лѣтъ, когда одному вѣстовому дали часы, и всѣ офицеры и команда звали его «Иваномъ съ часами». Но никогда не бывало обиженныхъ, о чемъ, впрочемъ, Государыня какъ то очень деликатно освѣдомилась у меня когда я былъ флагъ-офицеромъ. Нѣтъ сомнѣнія, что и до нихъ, черезъ прислугу, доходили разныя свѣдѣнія, отъ которыхъ ихъ слѣдовало бы оберегать.

Ихъ Величества не любили раздавать свои фотографіи, какъ это, напримѣръ, обожалъ германскій императоръ. За то они съ удовольствіемъ подписывались на меню, и, какъ сказано выше, на портсигарахъ, на оборотной сторонѣ; но Государь никогда не давалъ никому своей такой подписи. Государыня и княжны охотно подписывались на общихъ группахъ, кои снимались придворнымъ фотографомъ въ каждое плаваніе и потомъ присылались всѣмъ намъ. Фотографомъ былъ А. К. Ганъ-Ягельскій, снималъ очень много, и всѣ эти снимки мы потомъ могли получить отъ канцеляріи Его Величества. Фотографіи его были, порой, очень интересны и по историческому содержанію — безцѣнны.

Въ два часа, послѣ завтрака, яхта снялась съ якоря и при чудной погодѣ мы черезъ четыре часа были въ Кронштадтѣ, на Маломъ рейдѣ, гдѣ Ихъ Величествъ уже ждала яхта «Александрія», на которой Августѣйшая семья должна была перейти въ Новый Петергофъ.

Передъ отъѣздомъ былъ общій, со всѣми офицерами, пятичасовой чай, послѣ чего Государь обошелъ фронтъ команды благодаря за службу, и офицеровъ, сказавъ каж-

дому отдѣльно нѣсколько внимательныхъ словъ. Лично мнѣ Государь сказалъ: — «Благодарю Васъ за ласку къ дѣтямъ». — Послѣ чего прощалась Государыня, сказавъ, въ большомъ волненіи, что благодаритъ насъ за игры съ дѣтьми. Все это было такъ сердечно, такъ просто, такъ мило, и описать все это, послѣ столькихъ лѣтъ утонувшихъ въ вѣчность — трудно, и даже невозможно.

Когда Ихъ Величества сѣли въ императорскіе катера и отвалили отъ борта, подъ громкіе крики ура, салютъ нашихъ орудій и громко гремѣвшій гимнъ — великія княжны неудержимо плакали, прижавшись одна къ другой, Государыня держала платокъ у глазъ, и Государь стоялъ въ кормѣ катера отдавая честь, съ выраженіемъ на лицѣ, показывавшимъ нѣкоторое волненіе. А. А. Танѣева моргала глазами и сморкалась — это была трогательная и неизгладимая изъ памяти картина. И много еще разъ, при слѣдующихъ плаваніяхъ Августѣйшая семья съ грустью покидала любимый ими «Штандартъ».

Яхта салютовала, музыка гремѣла, послѣ гимна, «встрѣчу», которая, увы, была въ этотъ моментъ прощаніемъ, команда кричала ура, и «Александрія», обогнувъ «Штандартъ», быстро удалялась, увозя отъ насъ Семью, которую мы такъ близко узнали, которую мы полюбили всѣми силами души и сердца, и которая проявила столько сердечности, вниманія и доброты къ намъ обыкновеннымъ флотскимъ офицерамъ.

Въ тотъ же день, сейчасъ же послѣ съѣзда Ихъ Величествъ и выгрузки багажа, яхта пошла въ Петербургъ, гдѣ мы стали на Невѣ передъ самымъ Николаевскимъ мостомъ, противъ Англійской набережной.

Мы все еще надѣялись, что быть можетъ Ихъ Величества пойдутъ опять въ небольшое плаваніе потому что погоды стояли чудныя — тепло, тихо, и такая ясная Петербургская осень, какъ рѣдко. Но черезъ нѣсколько дней, Государыня, вдругъ прибыла на яхту утромъ, на одномъ изъ конвоировъ «Александріи», въ сопровожденіи только фрейлины княжны Орбеліани. Государыня пріѣхала безъ всякаго предупрежденія и приняла у насъ въ каютъ-компаніи самый простой, нашъ обыкновенный завтракъ. Даже, кажется, всѣхъ офицеровъ не было на кораблѣ. Выяснилось окончательно, что въ этомъ году Ихъ Величества болѣе не пойдутъ въ шхеры.

На слѣдующей недѣлѣ всѣ офицеры яхты были, въ двѣ

смѣны, приглашены къ обѣду въ Петергофъ, на дачу Александрія. Обѣды эти были въ самомъ тѣсномъ семейномъ кругу; присутствовали только двѣ старшія княжны, А. А. Танѣева, другихъ приглашенныхъ не было. Обѣдали въ маленькой столовой, такой узкой и тѣсной, что лакеи съ трудомъ протискивались за стульями. Послѣ обѣда играли въ домино и на билліардѣ Николя, который былъ свезенъ съ яхты.

Государь приказалъ Чагину кончать кампанію, и черезъ нѣсколько дней яхта перешла на зимнюю стоянку къ Новому Адмиралтейству, противъ храма въ память Цусимскаго боя, который еще строился. Лишнихъ офицеровъ списали въ Гвардейскій экипажъ и всю зиму я прослужилъ въ прикомандированіи къ нему. Третья рота, въ которую я былъ назначенъ, была вся изъ офицеровъ «Штандарта» — Вадбольскій былъ командиромъ, Салтановъ завѣдывалъ новобранцами, а я былъ его помощникомъ. Но скоро Вадбольскій вернулся на яхту какъ ревизоръ, Салтановъ принялъ отъ него роту, а я сдѣлался завѣдующимъ новобранцами.

Къ 6-му декабрю, тезоименитству Государя и празднику гвардейскаго экипажа, нѣсколько частей гвардіи были вызваны въ Царское Село, причемъ нашъ экипажъ перешелъ въ походномъ порядкѣ. Подходя къ Царскому Селу, уже въ темнотѣ, мы были встрѣчены Ихъ Величествами на саняхъ, въ паркѣ около Царской Славянки. Роты подтянулись и отчетливо отвѣчали на привѣтствіе Государя. Всѣ части были расположены въ казармахъ, а офицеры въ помѣщеніи большого царскосельскаго дворца, подъ названіемъ «подъ колонадой». Вечеромъ Ихъ Величества пригласили къ обѣду офицеровъ «Штандарта», для чего былъ вызванъ и Чагинъ, который въ зимнее время не числился въ экипажѣ, а оставался въ резервѣ, на яхтѣ.

За зиму мы завели обычай присматривать среди новобранцевъ подходящую команду для «Штандарта» и прочихъ яхтъ. Завѣдуя ими, мы могли хорошо знать цѣну каждаго, и такимъ образомъ, постепенно подобрали очень хорошую команду на яхту.

Къ веснѣ насъ, прикомандированныхъ къ экипажу, подвергли экзамену по пѣхотному уставу и строевой службѣ. Экзаменовалъ извѣстный генералъ Лечицкій, который, конечно, всѣхъ и провалилъ, кромѣ меня, такъ какъ откуда же флотскому офицеру было знать всѣ премудрости и

штучки гвардейской пѣхотной выправки и муштры. Меня спасло то, что я, по первому году своей службы, былъ въ Учебной командѣ строевыхъ квартирмейстеровъ, которая кратко называлась «Уксусъ», по своимъ начальнымъ буквамъ. Тамъ я кое-чему подучился, тѣмъ болѣе, что начальникомъ ея былъ Капитанъ 1 р. Н. В. Юнгъ, одинъ изъ строгихъ и лучшихъ командировъ во флотѣ, впослѣдствiи командиръ броненосца «Орелъ». Черезъ недѣлю была переэкзаменовка, всѣ ее выдержали и къ Пасхѣ мы были переведены въ Гвардейскiй экипажъ и надѣли красные погоны. Конечно, это было большой радостью для всѣхъ насъ, и соотвѣтственно этому было отпраздновано.

Весной наступившаго 1907 г. была свадьба А. А. Танѣевой съ лейт. А. В. Вырубовымъ. Всѣ Штандартцы были приглашены на свадьбу, которая была въ церкви большого царскосельскаго дворца. Ихъ Величества смотрѣли съ хоръ, хоры этой церкви извѣстны тѣмъ, что, какъ говорятъ, еще Екатерина II, женя своихъ фаворитовъ, любила смотрѣть съ этихъ хоръ на эти развязки. Вѣнчалъ духовникъ Ихъ Величествъ, престарѣлый протоiерей Благовѣщенскiй, который, послѣ свадьбы, спуталъ жениха и поздравилъ Н. П. Саблина какъ таковогo, хотя онъ былъ только шаферомъ. Бракъ этотъ былъ несчастливъ и окончился разводомъ. Бѣдная Анна Александровна осталась ни съ чѣмъ, — ни придворной дамой, ни женой придворнаго, а какой то неофицiальной подругой, что дѣлало ее положенiе нѣсколько двусмысленнымъ.

(Продолженiе слѣдуетъ)

Е. ПИКОВЪ

Перевелъ со шведскаго **Г. Графъ.**

"НАШИ СООТЕЧЕСТВЕННИКИ НА РУССКОМЪ ФЛОТѢ"

Офицеры финскаго происхожденія въ Русскомъ Флотѣ 1808 — 1918 гг.

Гельсингфорсъ, 1918 г.

(Продолженіе)

Такимъ образомъ на постройку флота тратились огромныя суммы. Однако это дѣлалось безъ опредѣленнаго плана; какъ только на политическомъ горизонтѣ появлялись тучи, сейчасъ же являлось стремленіе къ усиленію флота, и чаще оно выходило въ пользу количества, а не качества кораблей. Такимъ образомъ составъ судовъ русскаго флота скорѣе былъ неудачнымъ. Другимъ серьезнымъ недостаткомъ было, что не было компетентныхъ конструкторовъ и приходилось копировать — насколько было возможно — лучшіе типы судовъ конкурентовъ. Поэтому, во многихъ случаяхъ, нѣкоторые корабли, уже при своемъ вступленіи въ строй, оказывались устарѣвшими.

Параллельно съ развитіемъ желѣзнаго судостроенія шло конструированіе и новыхъ типовъ орудій. Съ дула заряжающіеся пушки были замѣнены стальными нарѣзными орудіями, заряжающіеся съ казенной части. Снаряды измѣнили форму на болѣе подходящую для проникновенія въ броню и дѣлались бризантными. Понемногу повышалась и сила взрывчатыхъ веществъ. Вошелъ въ употребленіе бездымный порохъ.

Въ 1869 году появилось новое оружіе — мина, въ нача-

лѣ въ формѣ шестовыхъ и контактныхъ минъ, которые прикрѣплялись къ концу длиннаго шеста, и въ такомъ видѣ подводились къ борту непріятельскаго судна и тамъ взрывались, или при помощи контакта или гальваническимъ токомъ. Въ 1876 г. появились самодвижущіеся мины Уайтхеда, которыя были очень усовершенствованной конструкціи. Появились также и мины загражденія.

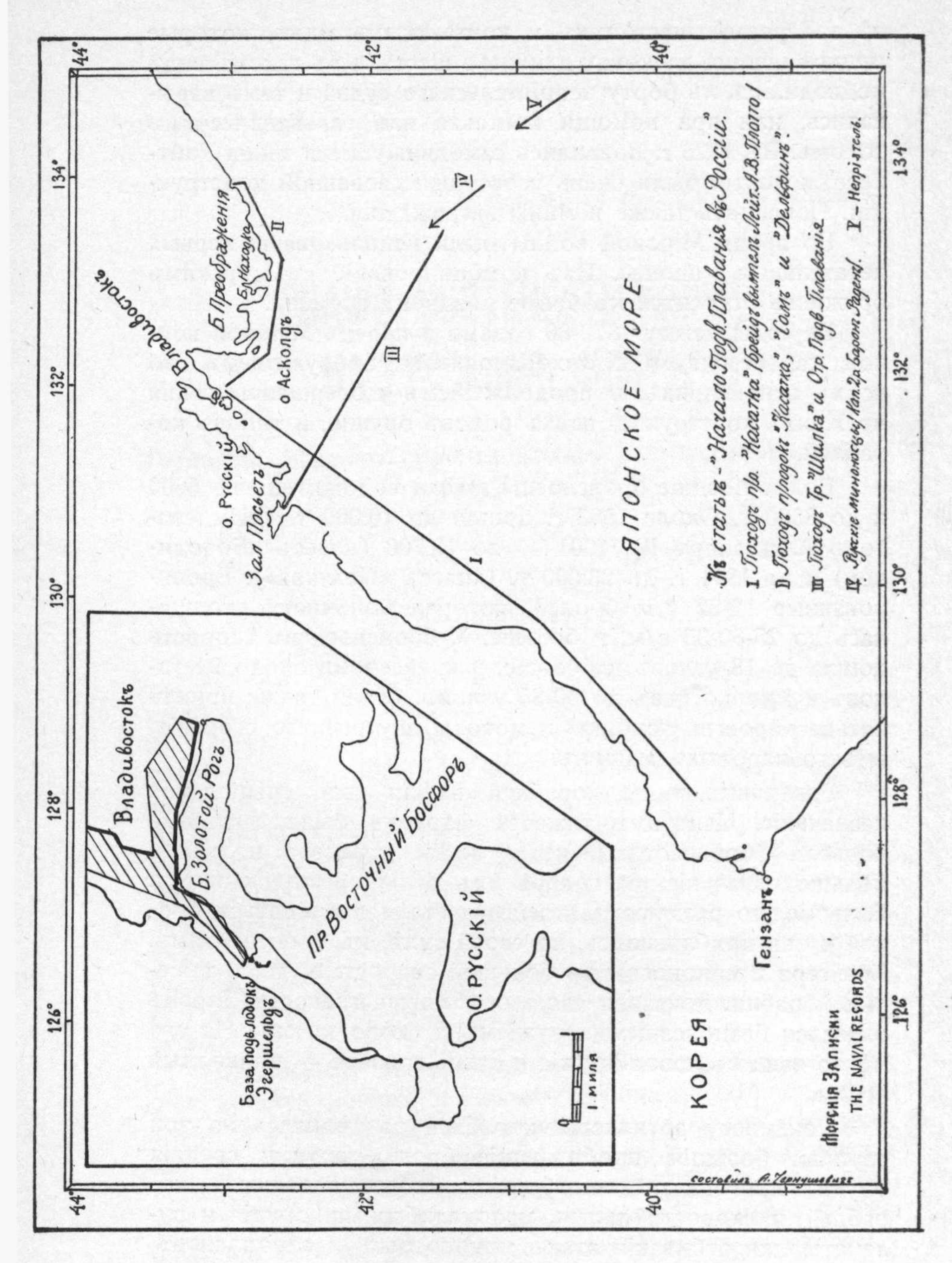
Во время Міровой войны были использованы первыя летательныя машины. Ихъ комбинированіе съ морскимъ оружіемъ относится къ болѣе позднему времени.

Періоды между 1870-80 годами и передъ Міровой войной характеризуются лихорадочнымъ вооруженіемъ, во всѣхъ отношеніяхъ, и продолженіемъ усовершенствованія прежнихъ конструкцій всѣхъ родовъ оружія, и типовъ кораблей.

Болѣе поздніе броненосцы имѣли водоизмѣщеніе 5600 и до 8300 т. Около 1885 г. дошло до 10.000 т. («Императоръ Александръ II), 1901 — до 13.700 (классъ «Бородино») и въ 1911 г. до 23.000 т. (классъ «Полтава»). Бронированные 12-22 с/м броней, которая понемногу утолщалась до 25-30-35 с/м, и больше. У броненосцевъ скорость дошла до 18 узловъ и больше, у крейсеровъ около 24 узловъ и миноносцевъ до 30-35 узловъ. Стали также примѣняться паровыя тюрбины и моторы внутренняго сгоранія, вмѣсто паровыхъ машинъ.

Различные типы кораблей имѣли свое спеціальное назначеніе. Центромъ тяжести флотовъ были линейные корабли (броненосцы), но и легкіе крейсера получили большое значеніе, благодаря ихъ большой подвижности. Большіе, по размѣрамъ, крейсера стали защищаться броней и они приблизились, по своей силѣ, къ броненосцамъ. Крейсера и миноносцы съ большей скоростью, чѣмъ тяжелые корабли, доказали свою особенную цѣнность. Таранъ оказался безполезнымъ оружіемъ и скоро исчезъ. На его мѣсто явилось новое оружіе и очень грозное — подводныя лодки.

Понемногу артиллерія кораблей раздѣлилась на три группы: большія, пробивающіе броню, орудія; среднія орудія, пригодныя для обстрѣла небронированныхъ кораблей, и скорострѣльныя, малокалиберныя, орудія и пулеметы для отбиванія атакъ миноносцевъ и аэроплановъ. Минное оружіе тоже усовершенствовалось и имъ были снабжены, какъ большіе, такъ и малые корабли.



Чертежъ относится къ Морскимъ Запискамъ
томъ V — №№ 2, 3, 4.

Большія измѣненія матеріальной части кораблей, внесли, со своей стороны, полное измѣненіе тактики. Бой на близкой дистанціи и абордажъ стали больше немыслимы. Бой между броненосцами теперь начинался уже съ разстоянія въ 20-25 клм. и больше. Новымъ моментомъ боя, теперь, являлись атаки миноносцевъ и подлодокъ.

Политика и вооруженіе

Россія съ давнихъ временъ поставила себѣ двѣ большихъ политическихъ цѣли: захватъ Константинополя и объединеніе всѣхъ славянъ юго-восточной Европы въ одну федерацію подъ русскимъ руководствомъ. Для этой цѣли, въ 18-омъ столѣтіи, велось много войнъ съ Турціей, однако безъ желаннаго результата, и большой флотъ всегда держался въ Средиземномъ морѣ. Въ 1807 году, Россія потеряла весь свой Средиземноморскій флотъ и должна была его отдать — Англіи, Франціи, Сициліи и Испаніи. Этотъ флотъ состоялъ не менѣе какъ изъ 18 лин. кораблей, 7 фрегатовъ, 7 корветовъ, 7 бриговъ и 40 другихъ судовъ, среди которыхъ было 20 призовъ. Такимъ образомъ потери въ матерьяльной части были очень существенны, но еще большее значеніе имѣла потеря вліянія на Средиземномъ морѣ и друзья на берегахъ Адріатическаго моря должны были быть предоставлены самимъ себѣ. Затѣмъ Россія стремилась возстановить свой авторитетъ и для этого вела съ Турціей войны — въ 1828, 1853 и 1877 годахъ, но съ очень малыми реальными результатами.

Съ Тильзитскаго мира и до Крымской кампаніи, русскій флотъ использовался въ незначительной степени.

Безславный результатъ Крымской кампаніи, который съ полной ясностью доказалъ слабость русскихъ кораблей передъ кораблями союзниковъ, далъ сильный толчекъ къ усиленію русскаго флота.

Уже въ 1859 г. адмиралъ Нордманъ могъ быть посланъ въ Средиземное море съ эскадрой изъ 7 паровыхъ судовъ. Экспедиція, внѣшне, носила совсѣмъ мирный характеръ, но несомнѣнно имѣла цѣлью демонстрировать, передъ западными державами, что Россія все же имѣетъ флотъ.

Въ 1863 г. Западная Европа заняла очень агрессивную позицію противъ Россіи, изъ-за жестокаго подавленія польскаго возстанія. Императоръ Наполеонъ послалъ рѣшительный ультиматумъ, и можно было опасаться войны.

Но, совершенно неожиданно пришло извѣстіе, что, 5 апрѣля 1863 г., на Нью-Іоркскій рейдъ пришла и встала на якорь русская эскадра изъ шести кораблей, подъ командой адмирала Лесовскаго. Корабли были разнотипные и имѣли разные скорости, артиллерію и другое вооруженіе. На мѣсяцъ позже въ С.-Франциско соединились восемь кораблей адмирала Попова. Корабли, для составленія первой эскадры, въ полной тайнѣ, были посланы частью изъ Средиземнаго моря и частью изъ Кронштадта. Вторая эскадра состояла изъ кораблей, которые были понемногу посылаемы изъ Европы на Дальній Востокъ. Они были небольшіе, но вмѣстѣ, все же кое что изъ себя представляли. Благодаря этому блестящему шахматному ходу понизился энтузіазмъ войны въ Западной Европѣ, и война была избѣгнута.

Въ 1865 г. политическое напряженіе ослабло, но еще далеко не улеглось, и была предпринята еще одна демонстрація. Подъ командованіемъ Генералъ-Адмирала Великаго Князя Константина была собрана большая эскадра, состоящая изъ 4 паровыхъ фрегатовъ, 10 мониторовъ, 5 бронированныхъ и 12 небронированныхъ судовъ, и отправлена въ Стокгольмъ, Карлскрону и Копенгагенъ. Совершенно безъ непріятностей плаваніе не обошлось: въ финскихъ шхерахъ сѣлъ на мель одинъ изъ мониторовъ и одна канонерка затонула. Но цѣль была достигнута — показать Европѣ, что имѣется значительная эскадра современныхъ кораблей.

Въ 1868 г. политическое напряженіе опять стало повышаться и конфликтъ съ Англіей казался неизбѣжнымъ. Тогда Россія удивила міръ — частью постройкой, частью покупкой въ Америкѣ 4 быстроходныхъ, относительно большихъ, пароходовъ, которые были зачислены въ крейсера. Они получили имена — «Европы», «Азіи», «Африки» и «Забіяки», были водоизмѣщеніемъ 3000 т. каждый и обладали скоростью около 13 узловъ. Повидимому предполагалось, въ случаѣ войны, ихъ использовать въ качествѣ каперовъ. И на этотъ разъ, извѣстіе объ этой эскадрѣ подѣйствовало охлаждающе на сторонниковъ войны въ Западной Европѣ.

Лѣтомъ 1891 г. Кронштадтъ посѣтила французская эскадра. Это посѣщеніе положило начало «entente cordiale» между Франціей и Россіей. Отвѣтный визитъ былъ нанесенъ въ 1893 г. посѣщеніемъ эскадры, адмирала Авелана, Тулона.

Еще въ 1858 г. Россія заключила съ Китаемъ, въ Айгунѣ, очень важное соглашеніе. Согласно ему Россія получила на сѣверѣ Азіи, относительно узкую полосу, лѣсистую, но годную для обработки и рѣдко населенную. Она на сѣверѣ граничила съ Охотскимъ моремъ, а на югѣ упиралась въ Яблоновый и Становый хребты.

Согласно означенному договору въ Айгунѣ, Россія такъ же получила всѣ земли сѣвернѣе Амура и кромѣ того, къ югу отъ его устья, т. н. Приморскую Область.

Айгунскій трактатъ, конечно, имѣлъ огромное значеніе для России. Полученныя области обладали первобытной природой и хорошимъ климатомъ. На новыхъ территоріяхъ можно было успѣшно развивать земледѣліе и скотоводство и было возможнымъ туда переселять излишекъ населенія изъ Европейской Россіи. Тамъ были огромные лѣса и богатые минеральные залежи, не исключая и золота. Но, самымъ главнымъ было то, что Россія утвердилась на берегахъ Тихаго океана. Политику надо было мѣнять. Въ Европѣ повсюду встрѣчалось непониманіе и сопротивленіе; здѣсь же открывались возможности къ большой экспансіи. Такъ же и для флота новое положеніе на Дальнемъ Востокѣ означало усиленіе его дѣятельности.

На Дальній Востокъ начали посылать столько судовъ, сколько было только возможно и ихъ тамъ оставляли. Огромныя количества всякихъ запасовъ должны были пересылаться туда, морскимъ путемъ. Былъ заложенъ новый портъ — Владивостокъ — значительно лучшій прежнихъ портовъ — Аянска и Петропавловска. Однако будущее доказало, что и Владивостокъ былъ далеко до идеала; между прочимъ онъ замерзалъ ежегодно на 3-4 мѣсяца. Поэтому начали обращать взоры далеко на югъ, на китайскіе незамерзающіе порты.

Въ 1894-95 гг. возникла война между Китаемъ и Японіей, которая закончилась тѣмъ, что послѣдняя заняла Портъ-Артуръ и Таліенванъ. Тогда въ игру вмѣшалась Россія, заставила Японію очистить означенные пункты и принудила китайцевъ сдать ихъ въ «аренду» Россіи.

Подобный шагъ былъ плохо обдуманъ и не могъ иначе быть объясненъ японцами, какъ стремленіе русскихъ подавить желтые народы. Для японцевъ это было къ тому же равносильно кровному оскорбленію, которое могло быть смыто только такимъ же насиліемъ.

Въ 1900 г., въ Китаѣ вспыхнуло такъ называемое бок-

серское возстаніе, которое при помощи союзнаго флота было легко подавлено. При этомъ русскіе получили впечатлѣніе, что они имѣютъ значительный перевѣсъ въ военномъ отношеніи, передъ своими желтыми сосѣдями.

Уже въ 1904 г. началась война. На русскую эскадру, стоявшую на Портъ-Артурскомъ рейдѣ, было сдѣлано неожиданное нападеніе и она была сильно повреждена. Затѣмъ крѣпость была осаждена и, въ концѣ концовъ, должна была сдаться. На сушѣ, въ Манчжуріи, японцы тоже имѣли значительный успѣхъ. Съ цѣлью спасенія положенія, изъ Балтійскаго моря, была отправлена, такъ называемая 2-ая Тихоокеанская эскадра, которая состояла изъ всѣхъ наличныхъ кораблей флота. Послѣ цѣлаго ряда неудачъ и промедленій, она, наконецъ, дошла до о. Цусимы, гдѣ и была уничтожена японцами. Русскіе потеряли за эту войну всего 64 корабля, водоизмѣщеніемъ 290.000 т. Такимъ образомъ Россія, какъ морская держава, оказалась внѣ счета.

Цусима, можно сказать дала толчекъ къ революціонному движенію въ Россіи. Во многихъ мѣстахъ возникли бунты среди матросовъ и солдатъ, какъ напримѣръ въ Кронштадтѣ и Свеаборгѣ.

Время между Цусимой и Міровой войной было употреблено, чтобы по возможности исправить самые серьезные недостатки. Была возстановлена дисциплина, но недовольство нельзя было совершенно подавить. Была разработана программа возстановленія флота, но она еще не была закончена къ началу Міровой войны. Поэтому русскій флотъ долженъ былъ играть незначительную пассивную роль во время нея.

(Окончаніе слѣдуетъ)

ОТЪ РЕДАКЦІИ

Наши соотечественники (Финны) въ Русскомъ флотѣ. 1808-1918 (Е. Пиковъ).

Suomen Sukututkimusseukan Julkaisuja, XIV. Genealogiska samfundets i Finland skrifter, XIV. Landsmän i Ruska Marinen. 1808-1918. av. E. Pikoff. Helsinki — Helsingfors. 1938.

Подъ вышеприведеннымъ заглавіемъ въ 1938 году вышелъ чрезвычайно интересный трудъ Е. Пикова, изданный Финскимъ Родословнымъ Обществомъ въ Гельсингфорсѣ, въ которомъ собраны свѣдѣнія о всѣхъ лицахъ **финскаго происхожденія или подданства,** служившихъ на русскомъ флотѣ за время состояніи Финляндіи въ составѣ Россійской Имперіи, какъ Великаго Княжества.

Трудъ этотъ состоитъ изъ двухъ частей: въ первой части данъ краткій историческій очеркъ развитія и состоянія русскаго флота за указанный періодъ, а во второй, въ алфавитномъ порядкѣ, краткія біографическія свѣдѣнія о финляндскихъ русскихъ морякахъ. Автору удалось собрать данныя о свыше 300 лицъ, основываясь, почти исключительно на русскихъ источникахъ.

Особый интересъ представляетъ первая часть книги, а именно **Введеніе,** въ которой представлена финская точка зрѣнія какъ на состояніе русскаго флота, такъ и на условія службы на немъ, въ частности по отношенію къ финляндцамъ. Этотъ историческій очеркъ настолько любопытенъ, что Редакція нашла желательнымъ помѣстить его на страницахъ «Морскихъ Записокъ», какъ цѣнный матеріалъ, не ставя себѣ задачей критическаго его разбора. Переводъ со шведскаго выполненъ членомъ Исторической Комиссіи Г. К. Графомъ, за что Редакція приноситъ ему искреннюю признательность.

МОРСКІЯ ЗАМѢТКИ

ЛЮБОПЫТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ НЕДАВНЯГО ПРОШЛАГО

(Изъ Архива Общества)

Копія.

Постановленіе.

Общее собраніе Воздушной станціи «Кильkондъ» 6-го Августа 1917 года разсматривало вопросъ о награжденіи летчиковъ Поручика **Трофимова,** Мичмана **Богушевскаго,** Мичмана Олега **Зайцевскаго,** Подпоручика **Антоніенко** и ихъ механиковъ **Ефремова** и **Беэка** за налетъ на Курляндскій берегъ 1 и 4 августа сего года и постановило: войти съ ходатайствомъ передъ Начальникомъ 2-го Воздушнаго дивизіона о награжденіи вышеуказанныхъ лицъ за этотъ подвигъ боевыми матросскими наградами.

Подписали: Предсѣдатель собранія (подпись)

Секретарь **Г. Стульскій.**

Постановленіе

Общее собраніе Воздушной станціи «Кильkондъ» 16 августа 1917 г. разсматривало вопросъ о награжденіи подпоручика **Телепнева** и механика **Тидрика** за воздушный бой 21-го іюля, 1-го августа, 6-го, 11-го августа сего года, постановило: войти съ ходатайствомъ передъ Начальникомъ 2-го Воздушнаго дивизіона о награжденіи означенныхъ лицъ за этотъ подвигъ боевыми матроскими наградами.

Подписали: Предсѣдатель Собранія **Г. Стульскій**
и Секретарь **Куркевичъ**

Вѣрно:

И. Д. Старшаго флагъ Офицера
1-й Воздушной Бригады
Балтійскаго Флота (подпись)

Копія съ копіи.

ПРОТОКОЛЪ

Засѣданія Наградной Думы при Комитетѣ 1-й Воздушной Бригады Балтійскаго Флота. 27-го ноября 1917 года.

Подъ предсѣдательствомъ тов. **Глушкова,** секретаря **Куцко** и членовъ: тт. **Зобова** и **Бирбуца.**

Повѣстка дня:

1) Докладная записка авіуна **Тидрика** и постановленіе команды Воздушной станціи «КильконДъ» о наградѣ знаками боевого отличія за воздушныя развѣдки: Подпоручиковъ **Антоненко** и **Телепнева,** Мичмановъ **Богушевскаго** и Олега **Зайцевскаго,** Поручика **Трофимова** и Механиковъ: **Ефремова** и **Беэка.**

Постановленіе:

Въ виду того, что существовавшія до сихъ поръ награды были установлены старымъ царскимъ правительствомъ съ цѣлью поддержки въ народныхъ массахъ воинственности, которую царское правительство всегда старалось использовать въ пользу имперіализма, т. е. международнаго грабежа и порабощенія слабыхъ націй, Наградная Дума, какъ признающая настоящее рабочее и крестьянское правительство, вступившее въ открытую энергичную борьбу съ цѣлью ея искорененія, какъ причины идущей въ разрѣзъ установленію свободы, равенства и братства всего трудового народа, къ которому въ настоящее время мы стремимся въ цѣляхъ его поддержки на мѣстахъ, постановила: награды Подпоручиковъ **Антоненко** и **Телепнева,** Мичмановъ: **Богушевскаго** и Олега **Зайцевскаго,** Поручика **Трофимова** и механиковъ: **Тидрика, Ефремо-**

ва и **Беэка** знаками боевого отличія отклонить, выразивъ имъ благодарность какъ за самое заурядное исполненіе своихъ обязанностей.

Подписали: Предсѣдатель **Глушко**, Секретарь **Куцко** и Члены: **Бирбуцъ** и **Зобовъ.**

Свѣрялъ: Секретарь **Куцко.**

Вѣрно: И. Д. Старшаго Флагъ Офицера
1-й Воздушной Бригады
Балтійскаго Флота (подпись)

Примѣчаніе: Подъ матросскми боевыми наградами подразумѣвается награжденіе офицеровъ, по приговору командъ, Георгіевскими крестами, устновленными до революціи для награжденія чиновъ не офицерскаго ранга, но съ добавленіемъ пальмовой вѣтви на лентѣ креста. Это добавленіе было введено Временнымъ Правительствомъ.

Ред.

ПЯТИДЕСЯТИЛѢТНІЙ ЮБИЛЕЙ ПЕРВАГО ВЪ МІРѢ СУДНА СЪ ТУРБИННОЙ УСТАНОВКОЙ «ТУРБИНІЯ».

Въ субботу 26-го Іюня 1897 года, во время грандіознаго смотра Англійскому Флоту, по случаю Брилліантоваго Юбилея королевы Викторіи — вниманіе всего личнаго состава было привлечено маленькимъ, похожимъ на миноносецъ суденышкомъ, оборудованнымъ впервые въ мірѣ турбиннымъ двигателемъ и развившемъ максимальную скорость въ 34½ узла, на пробѣгѣ между стоящими на якорахъ судами. Машины «Турбиніи» развили 2000 лошадиныхъ силъ. Новые механизмы быстро завоевали свое мѣсто на судахъ флота и на коммерческихъ пароходахъ. Былъ построенъ еще цѣлый рядъ экспериментальныхъ судовъ. Одно изъ нихъ «Каролина» съ двигателями системы Кёртисъ было куплено русскимъ правительствомъ и переименовано въ посыльное судно «Ласточка» (въ 1906 г. «Ласточка» находилась въ отрядѣ Морского Инженернаго Училища). Черезъ 10 лѣтъ послѣ упомянутаго смотра, «Турбинія», какъ курьезъ, была сфотографирована рядомъ

съ пассажирскимъ гигантомъ (Компаніи Кунардъ) «Мавританія», передъ отходомъ ея въ первый рейсъ и эта фотографія была лучшимъ доказательствомъ прогресса турбинъ вообще и турбинъ системы Парсонсъ въ частности, такъ какъ «Мавританія» (старая) развивала до 70.000 силъ. Интересно отмѣтить, что корпусъ и механизмы «Турбиніи» были сохранены. Кормовая часть съ турбинами, валами и винтами находится въ "Science Museum at South Kensington", London—England. Носовая часть, съ котломъ, имѣющимъ топки съ 2 сторонъ и отапливавш. углемъ, а также верхняя рубка, помѣщены въ "Museum of Science and Industry", Newcastle on Tyne—England.

Прогрессъ турбины общеизвѣстенъ. Первоначальныя турбины были медленно вращающагося типа (500-600 оборотовъ въ минуту) и непосредственно соединенныхъ съ гребнымъ валомъ. Отопленіе котловъ угольное или смѣшанное — уголь и нефть. Въ дальнѣйшемъ уголь былъ оставленъ и нефтяное отопленіе стало повсемѣстнымъ.

Усовершенствованіе червячной передачи значительно подвинуло развитіе турбинныхъ установокъ, ибо благодаря этой передачѣ, явилась возможность имѣть на судахъ быстровращающіяся турбины (2500-3600 оборотовъ въ минуту), высокаго давленія пара съ перегрѣвомъ. Турбины эти занимаютъ гораздо меньше мѣста и устанавливаются даже на грузовыхъ пароходахъ. Благодаря передачѣ, валы вращаются 90-100 оборотовъ въ минуту (Большій коэф. полез. дѣйствія). Наконецъ двигатель «завтрашняго дня» — газовыя турбины — работаютъ безъ котловъ и съ минимальнымъ количествомъ обслуживающаго персонала.

Инж.-мех. В. В

ОТЪ РЕДАКЦІИ:

Приложенная къ статьѣ К. И. Мазуренко «Слава въ Рижскомъ Заливѣ» иллюстрація исполнена не авторомъ, а однимъ изъ офицеровъ, участникомъ боя (Морскія Записки, Томъ IV — 1946 годъ).

Printed in the United States of America
by Rausen Bros., 417 *Lafayette Street, New York* 3, *N. Y.*

[illegible] быть вообще [illegible] Парсонса [illegible] турбины [illegible]

[illegible] турбины [illegible] оборотовъ [illegible] соединенныхъ съ [illegible]

[illegible] турбины [illegible] (2500-3000 оборотовъ въ минуту) [illegible] пара [illegible] Турбины [illegible] 80-100 оборотовъ въ минуту [illegible] Турбина [illegible]

[illegible] В. Ф.

ОТЪ РЕДАКЦІИ

[illegible]